

6071
c

DÉBATS

DE LA

LÉGISLATURE

DE LA

PROVINCE DE QUÉBEC.

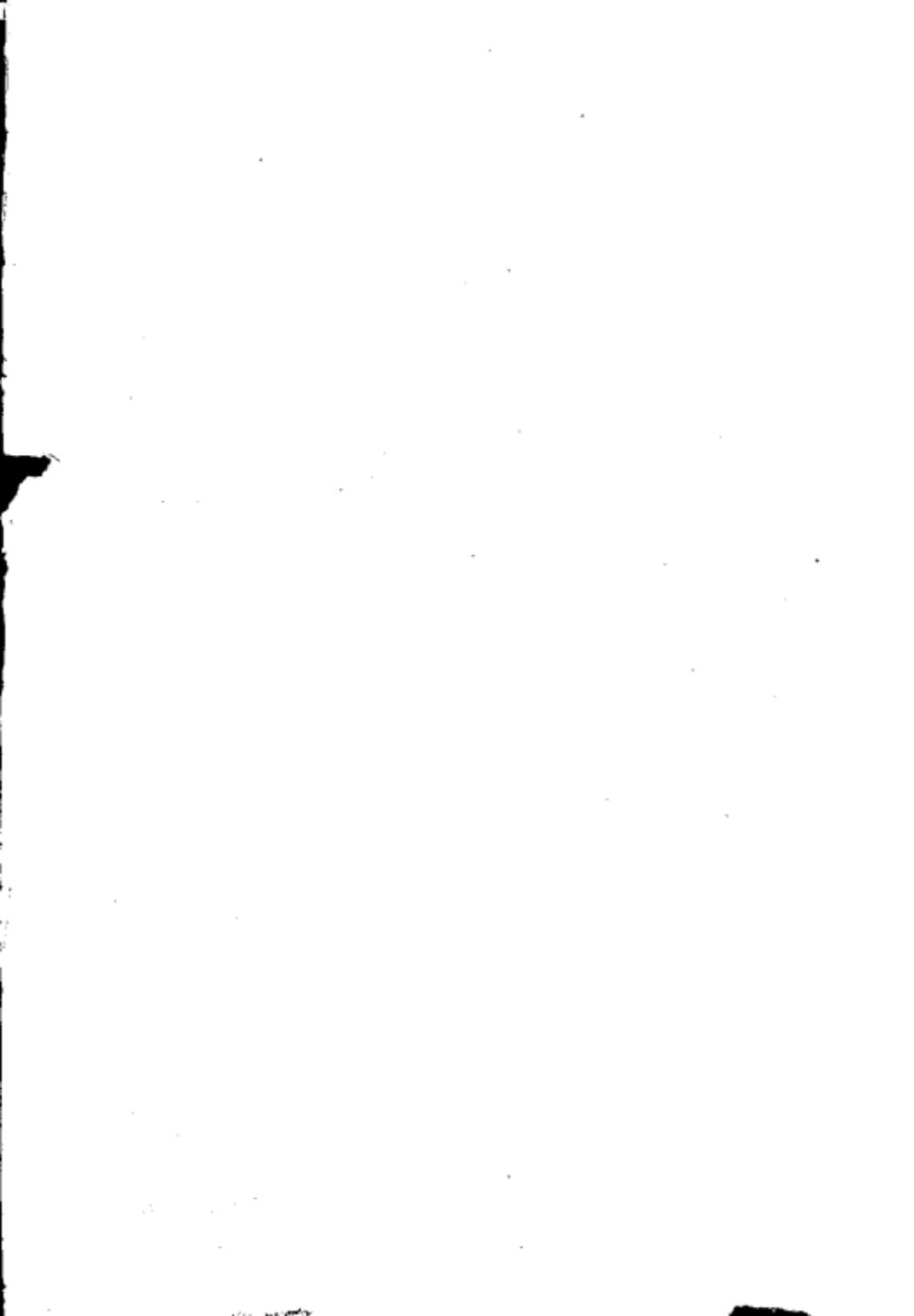
*Première session du cinquième parlement de la province de Québec,
assemblée le 8 mars 1882.*

PUBLIÉS PAR
ALPHONSE DESJARDINS.



QUEBEC:
DE L'IMPRIMERIE DE L. J. DEMERS & FRÈRE,
Éditeurs-Propriétaires du "Canadien."

1882



LÉGISLATURE

DE LA

PROVINCE DE QUÉBEC.

Palais législatif, Québec, le 8 mars 1882.

Mefcredi, le huitième jour du mois de mars, dans la quarante-cinquième année du Règne de Notre Souveraine Dame Victoria, par la Grâce de Dieu, Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, protectrice de la Foi, à la première session du cinquième parlement provincial de Québec, tel que continué par diverses prorogations jusqu'à ce jour,

A trois heures de l'après-midi, Son Honneur l'honorable Théodore Robitaille, lieutenant gouverneur de la province de Québec entre dans la salle du Conseil législatif, accompagné des membres du cabinet provincial et d'un brillant état-major militaire.

L'honorable président du Conseil législatif, s'adressant à S. S. Hatt, gentilhomme huissier de la Verge Noire, dit : Gentilhomme huissier de la Vergé Noire, rendez-vous à la chambre d'Assemblée législative, et informez cette Chambre que c'est le plaisir de Son Honneur qu'elle se rende immédiatement auprès de lui dans la salle du Conseil législatif."

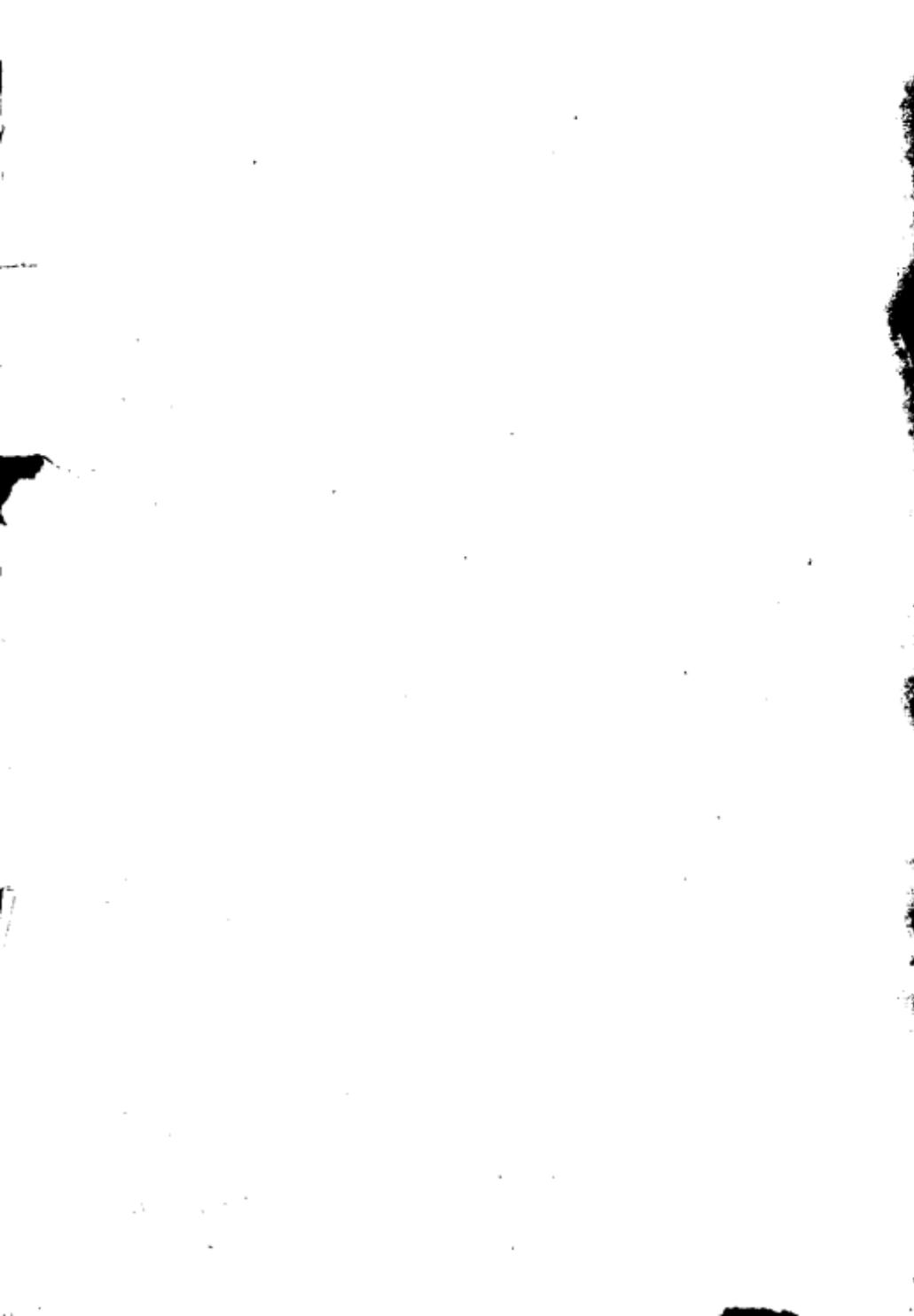
L'Assemblée législative s'étant conformée à cette invitation,

L'honorable président du Conseil dit :

Honorables messieurs du Conseil législatif,

Messieurs de l'Assemblée législative,

Son Honneur le lieutenant gouverneur ne croit pas devoir déclarer les motifs, qui lui ont fait convoquer la présente législature de la province de Québec, avant qu'un président pour l'Assemblée législative n'ait été choisi suivant la loi ; -mais demain, à trois heures de l'après-midi, Son Honneur expliquera les motifs de la convocation de la présente législature.



OUVERTURE
DE LA
SESSION LEGISLATIVE
DE 1882.

DISCOURS PRONONCÉ PAR SON HONNEUR LE LIEU-
TENANT GOUVERNEUR

L'HONORABLE THEODORE ROBITAILLE

A L'OUVERTURE DE LA SESSION LÉGISLATIVE, LE 9 MARS 1882.

Québec, le 9 mars 1882.

A trois heures de l'après-midi, Son Honneur entre dans la salle du Conseil législatif, accompagné des membres du cabinet provincial et d'un brillant état-major militaire.

A part les membres du Conseil, un auditoire nombreux et distingué, se recrutant parmi les hauts dignitaires de l'ordre ecclésiastique et judiciaire, du service consulaire étranger et du haut commerce de la capitale, assiste à la séance d'ouverture. Des dames de l'élite de la société, en brillant costume, ont pris place sur les banquettes de chaque côté de la salle.

L'honorable président du Conseil législatif:—
Gentilhomme huissier de la Verge Noire, rendez-vous à la chambre d'Assemblée législative et informez cette Chambre que c'est le plaisir de Son Honneur qu'elle se rende immédiatement auprès de lui dans la salle du Conseil législatif.

L'Assemblée législative étant à la barre du Conseil, l'honorable Louis Olivier Taillon dit :

“ Qu'il plaise à Votre Honneur, l'Assemblée législative m'a élu comme son président, bien que je ne sois que peu capable de remplir les devoirs importants qui me sont assignés. Si, dans l'exécution de ces devoirs, il m'arrive en aucun temps de tomber en erreur, je demande que la faute me soit imputée et non à l'Assemblée législative dont je suis le serviteur, et qui, par mon ministère, réclame, pour être en état de mieux remplir son devoir envers sa Souveraine et son pays, tous ses droits et privilèges incontestables, spécialement ceux de la liberté de la parole dans ses débats, le libre accès à la personne de Votre Honneur en tout temps convenable, et, de la part de Votre Honneur, l'interprétation la plus favorable de ses délibérations. ”

L'honorable président du Conseil législatif a dit alors :

Monsieur le président de l'Assemblée législative.

“ J'ai ordre de Son Honneur le lieutenant gouverneur de vous déclarer qu'il repose une entière confiance dans le respect et l'attachement de l'Assemblée législative à la personne de Sa Majesté et son gouvernement, et, ne doutant point que ses procédés seront conduits avec sagesse, modération et prudence, il accorde, et, en toute occasion, il reconnaîtra et permettra l'exercice de ses privilèges constitutionnels.

J'ai aussi ordre de vous assurer que l'Assemblée législative aura un prompt accès auprès de Son Honneur en toute occasion convenable et qu'il interprètera toujours de la manière la plus favorable ses procédés, ainsi que vos paroles et vos actions. ”

Son Honneur a ensuite prononcé le discours suivant :

Honorables messieurs du Conseil législatif ;

Messieurs de l'Assemblée législative ;

En inaugurant ce cinquième parlement de notre Législature, j'ai à constater avec le plus profond regret, l'odieuse attentat qui a été commis sur la personne de Sa Majesté la Reine, et qui a créé au milieu de nos populations autant de douleur que d'étonnement.

Mon premier devoir est de remercier la Providence, qui a conservé

à l'affection de ses sujets, une Souveraine aussi aimée et aussi respectée, et que ses hautes qualités semblaient devoir soustraire aux criminels complots qui se trament si fréquemment de nos jours contre les chefs de nations.

Nous saisissons l'occasion de la réunion de cette Législature pour offrir à notre Souveraine l'expression de notre affection, de notre loyauté et de notre reconnaissance, pour les bienfaits dont elle a comblé ce pays.

La République voisine a été moins heureuse, et je dois exprimer à l'occasion du crime qui a fait disparaître de ce monde un grand citoyen, le Président des Etats-Unis, des condoléances d'autant plus vives que nos relations avec ce pays ont été plus amicales.

Mon gouvernement s'est occupé activement du projet d'attirer sur son chemin de fer le trafic de l'Intercolonial, et les négociations qu'il a ouvertes avec celui de la Puissance, engageront, j'ai toute raison de le croire, le gouvernement d'Ottawa à faire une demande au Parlement pour l'établissement d'un service de transport des trains, par bateaux à vapeur, de Québec à Lévis, de nature à nous assurer une communication directe avec l'Intercolonial. Cette perspective a ajouté à notre propriété provinciale, une valeur dont mon gouvernement a cru devoir profiter. En conséquence, il sera soumis à votre considération et à votre approbation, une mesure dans le but de réaliser l'idée qui a dominé dans la politique de la province, depuis l'inauguration de nos entreprises de chemin de fer.

Je suis heureux d'annoncer que la voie ferrée entre Québec et Ottawa, construite à force de sacrifices, comme le premier chaînon de la grande route du Pacifique, va enfin entrer dans la solution que le pays prévoyait et désirait, en utilisant la position géographique de notre province pour y déverser l'immense commerce de l'ouest, et, nous devons l'espérer, plus tard celui de l'Orient, et faire de nos grands ports de mer, les centres de l'échange du trafic entre Victoria, Winnipeg, Chicago et Halifax.

Vous serez priés de vous occuper incessamment des arrangements qui sont intervenus pour laisser ce chemin de fer, et les ressources qu'il

peut développer, à l'initiative de l'industrie privée, si votre approbation leur est accordée.

Ces mesures auront pour effet de dégrèver la province d'engagements onéreux,—de lui permettre au moyen d'un revenu fixe, de maintenir l'équilibre dans ses finances, et de nous autoriser à poursuivre la politique d'améliorations et de progrès que le succès a déjà tant de fois couronnée.

J'ose espérer qu'en s'occupant de cette grave matière, la Législature la considérera comme une de ces questions nationales, intéressant toute notre province, et s'élevant au-dessus des considérations ordinaires de la politique.

Je suis heureux d'annoncer que les mesures adoptées par le gouvernement pour l'administration du domaine public, ont produit d'excellents résultats, et les rapports qui vous seront soumis, vous feront connaître l'augmentation considérable des revenus qui en découlent.

Mon gouvernement s'est appliqué à développer les ressources de la province au moyen des capitaux et l'esprit d'entreprise qui nous viennent des pays étrangers ; et cette politique a eu pour effet d'attirer chez nous de grandes combinaisons financières et industrielles, dont les opérations ne pourront manquer de modifier avantageusement l'économie agricole de la province.

Les hommes d'affaires de la Grande-Bretagne et de la France, ont déjà répondu favorablement à ces efforts, et mon gouvernement se propose de continuer cette œuvre, en établissant des relations plus régulières avec ces pays.

C'est dans ce but que mon gouvernement a pris part à l'exposition géographique de Venise, et l'attention que la province a reçue des savants et des spécialistes de l'Europe entière, a été aussi flatteuse qu'elle sera féconde en bons résultats.

L'industrie des mines, des bois, des phosphates, des sucres, des beurre et fromage, subit en ce moment, une transformation qui a déjà produit des résultats considérables, et mon gouvernement se propose de donner un nouvel élan à ce mouvement, par d'autres mesures

d'encouragement, lesquelles tendront à assurer la prospérité générale, et à stimuler la colonisation de nos terres incultes.

Parmi ces encouragements, se trouve d'abord l'institution d'une école des mines, sous la direction de professeurs recommandés, puis celle d'écoles spéciales, pour l'utilisation des produits de la ferme.

L'administration de la justice nécessite des réformes. L'Assemblée législative a, pendant la dernière session, chargé la commission de révision et de codification des statuts, de préparer un projet de réorganisation des tribunaux, et de refonte des lois de procédure. Le rapport de la commission sera soumis à votre considération accompagné d'un projet de loi qui vous mettra en mesure de vous prononcer sur le mérite des améliorations qu'il suggère.

L'œuvre de la révision des statuts a été continuée. La compilation des lois en force dans la province est terminée, et vous sera soumise avec le second rapport de la commission.

Des lois concernant les terres publiques, la protection des colons, la profession des arpenteurs, et d'autres projets de lois relatif au ministère des terres, seront également soumis à votre considération.

Messieurs de l'Assemblée législative :

Les comptes publics vous seront soumis et des subsides vous seront demandés pour la prochaine année fiscale. Vous serez, je crois, satisfaits des opérations des derniers douze mois, et plus encore du prochain exercice financier, basé sur une politique prévoyante, et sur une exploitation raisonnée de nos ressources.

Honorables messieurs du Conseil législatif,

Messieurs de l'Assemblée législative :

Je remercie la Providence de l'abondante moisson et des bienfaits qu'elle nous a accordés dans le cours de l'année. J'espère qu'elle vous inspirera dans vos travaux, pour qu'une sage législation seconde sa sollicitude.

L'Assemblée législative s'étant retirée, la séance d'ouverture est levée.



CONSEIL LÉGISLATIF.

Séance du jeudi, le 9 mars 1882.

SOMMAIRE :—Dépôt, par l'honorable M. Dionne, d'un projet de loi concernant l'agriculture.—Propositions relatives au discours d'ouverture ; à l'impression de ce discours dans les deux langues ; et à la nomination d'un comité pour prendre en considération les usages et coutumes du Conseil législatif.

PRÉSIDENTE DE L'HONORABLE BOUCHER DE LABRUIÈRE.

La séance est ouverte à 5 heures et dix minutes.

DÉPÔT D'UN PROJET DE LOI.

L'honorable M. **Dionne**—*conseiller pour Grandville, commissaire de l'agriculture et des travaux publics.*—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil législatif un projet de loi concernant l'agriculture.

Ce projet est adopté en première délibération *pro forma*.

M. le **Président**.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil législatif copie du discours d'ouverture de la présente session.

M. le greffier donne lecture de la harangue officielle.

L'honorable M. **Dionne**—*conseiller pour Grandville, commissaire de l'agriculture et des travaux publics.*—J'ai l'honneur de proposer que le Conseil délibère demain sur le discours de Son Honneur le lieutenant gouverneur.

Cette proposition est adoptée.

L'honorable M. **Dionne**.—J'ai l'honneur de proposer que le discours d'ouverture soit imprimé dans les deux langues pour l'usage des membres.

Cette proposition est adoptée.

L'honorable M. **Dionne**.—J'ai l'honneur de proposer que tous les conseillers législatifs présents durant la présente session, composent un comité pour prendre en considération, les usages et coutumes de ce Conseil et les privilèges du parlement, et qu'il soit permis au dit comité de s'assembler dans cette salle quand il le jugera nécessaire.

Cette proposition est adoptée.

La séance est levée.

CONSEIL LEGISLATIF.

Séance du vendredi, le 10 mars 1882.

SOMMAIRE :—Dépôt de pétitions par les honorables MM. Ferrier, Beaudry, Webb, Couture, Laviolette, Ross, Dostaler et de LaBruère.—Discussion du projet d'adresse en réponse au discours d'ouverture ; y prennent part les honorables MM. Beaudry, Hearn, Starnes, de Boucherville et Dionne.—L'adresse est adoptée.—Adresse de félicitations à Sa Majesté la Reine Victoria à l'occasion de la tentative d'assassinat dirigée contre sa personne.—Demande d'explications au sujet des changements ministériels.

PRÉSIDENCE DE L'HONORABLE BOUCHER DE LABRUÈRE.

La séance est ouverte à trois heures et quarante-cinq minutes.

DÉPÔT DE PÉTITIONS.

L'honorable M. **Ferrier**—*conseiller pour Victoria*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil législatif la pétition du bureau et des membres de la société d'histoire naturelle de Montréal, demandant de l'aide.

L'honorable M. **Beaudry**—*conseiller pour Alma*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil la pétition de la compagnie d'assurance "The Liverpool, London and Globe," demandant certains pouvoirs.

Aussi, une autre pétition du "Protestant Home for Friendless Women" de Montréal.

L'honorable M. **Webb**.—*conseiller pour Wellington*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil quatre pétitions :

La première, de G. F. Bowen et autres, demandant une charte pour une compagnie qui aura nom "The Sherbrooke Mining and Smelting Company."

La seconde, de E. C. Bowen et autres, demandant une charte pour une compagnie qui aura nom "The Canada lime and phosphate Company."

La troisième, de la compagnie d'assurance appelée "The mutual fire Insurance Company of the counties of Stanstead and Sherbrooke," demandant que sa charte soit continuée et que le nom soit changé.

La quatrième, de la compagnie d'assurance mutuelle des comtés de Richmond, Drummond et Yamaska, demandant que sa charte soit ratifiée et qu'il lui soit accordé certains pouvoirs.

L'honorable M. **Couture**—*conseiller pour Lauzon*.—J'ai l'honneur

de déposer sur le bureau la pétition de l'Institut canadien français de Lévis, demandant une dotation.

L'honorable M. **Laviolette**—*conseiller pour Lorimier*.—J'ai l'honneur de déposer deux pétitions des Sœurs de la Charité de la ville de St-Jean, demandant de l'aide.

L'honorable M. **Rous**—*conseiller pour Chaouinigan*.—J'ai l'honneur de déposer une pétition des Sœurs de la Providence de la paroisse de Ste-Anne d'Yamachiche, demandant de l'aide.

L'honorable M. **Dostaler**—*conseiller pour Lanaudière*.—J'ai l'honneur de déposer la pétition de la corporation de la ville de Sorel, demandant que sa charte soit modifiée.

L'honorable M. **de LaBruère**—*conseiller pour Rougemont et président du Conseil législatif*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil la pétition du révérend Frs. X. Jeannotte et autres, de la paroisse de Monnoir, demandant que l'Orphelinat de Marieville soit constitué législativement.

LE PROJET D'ADRESSE EN RÉPONSE AU DISCOURS D'OUVERTURE.

L'ordre du jour appelle la délibération sur le projet d'adresse en réponse au discours d'ouverture.

L'honorable M. **Beaudry**—*conseiller pour Alma*.—Honorables messieurs, je suis heureux d'être aujourd'hui, dans cette Chambre, l'interprète du pays que nous avons à représenter pour accueillir comme elle le mérite la communication que le représentant de Sa Majesté a bien voulu nous faire, et c'est pour nous, dans les circonstances, un devoir d'autant plus facile que nous avons à protester contre un acte criminel qui a mis les jours de Notre Gracieuse Souveraine en danger. La nouvelle de cet attentat a produit un frémissement d'horreur d'un bout à l'autre du pays, et s'il eut été donné à Sa Majesté de voir la douloureuse indignation de ses sujets canadiens, elle eut pu se convaincre qu'il n'y a pas un endroit de tous les domaines de ce vaste empire, sur lequel le soleil ne se couche jamais, où la loyauté et le dévouement à la couronne britannique soient aussi vrais, aussi sincères que dans la province de Québec.

La nouvelle de cette tentative de meurtre nous a été d'autant plus sensible que nous étions à peine remis de la secousse qui a mis toute l'Amérique du Nord en émoi: je veux dire l'assassinat du président Garfield. Quand on voit les passions populaires conduire à de telles aberrations, l'on a bien raison de déplorer la perversité des idées modernes qui tendent aux innovations et à la plus folle des émancipa-

tions. La main d'un homme de rien, plus méchant encore qu'insecté, a tout à coup privé la grande république, qui se développe à côté de nous, d'une de ses plus brillantes intelligences.

Nous nous sommes unis au deuil de nos voisins, d'abord parce qu'ils sont nos amis, puis parce que notre pays n'a pas été exempt, non plus, de ces aberrations. Tantôt nous avons eu à gémir sur le fait brutal d'un terrible assassinat, tel que la mort du regretté d'Arcy McGee, l'un des plus grands orateurs de notre continent, tantôt nous avons vu l'égaré populaire tuer par l'ingratitude l'un de nos plus grands hommes d'état, Sir Georges E. Cartier.

Pendant que ce grand patriote s'évertuait à assurer à sa province les bienfaits d'une vaste combinaison, dont il était l'un des promoteurs, le chemin de fer du Pacifique, ses compatriotes le faisaient mourir de chagrin, en le détruisant sur les "hustings," au cri ridicule de : "As-tu vu le contrat ?" L'un des plus grands souvenirs de ma vie sera d'avoir été auprès de lui dans ces moments d'épreuve. Je vis de près alors le déchainement du flot populaire ; un jour je me laissai porter par ce torrent jusqu'à la résidence de l'illustre malade, qui ne savait comprendre jusqu'à quel point on pouvait méconnaître les intentions d'un bon citoyen qui avait pourtant fait ses preuves. Dieu m'en garda toujours, je ne doutai jamais de lui ; mais je désirais aider ce peuple, bon mais égaré par des meneurs coupables à ouvrir les yeux à la vérité. C'était le jour même de notre fête nationale, le 24 juin 1872. Une députation désirait connaître définitivement ses vues sur la politique du Pacifique et sur le terminus que la province souhaitait alors si ardemment. La réponse fut une vaillante affirmation que les droits de la province de Québec seraient sauvegardés et que Montréal aurait le terminus. J'eus la bonne fortune d'être l'interprète de mes compatriotes au banquet national qui se donna ce jour-là, et c'est moi qui fus assez heureux pour dire à ma province : "Enfin, vous avez le Pacifique chez vous et avec vos gens ; c'est Sir Georges E. Cartier qu'il l'a dit."

Depuis, bien des événements se sont déroulés. Nous avons eu des revers ; nos aspirations de progrès se sont heurtés à bien des déceptions mais nous n'avons jamais perdu l'espoir. Alors même que l'idée du Pacifique semblait abandonnée, nous nous tenions en phalange serrée pour accomplir notre part de l'œuvre.

Cette enceinte même résonna souvent de discours patriotiques pour nous convaincre qu'il fallait marcher de l'avant et ne pas regarder aux sacrifices. Dans ma ville, j'eus souvent l'occasion d'utiliser le poste d'honneur et de confiance que m'avaient donné mes concitoyens pour

favoriser cette politique généreuse et éclairée. Je fus mêlé à toutes ces péripéties, à toutes ces alternatives de succès et de découragements et il me semblait que j'aurais été coupable de ne pas employer toute l'influence du maire de Montréal pour faire réussir une entreprise que tant de petites choses pouvaient tuer. La ville de Québec ne restait pas, non plus en arrière. Elle aussi écoutait la voix du patriotisme. Et quand la province eut à faire un sacrifice suprême, quand elle eut à risquer tout son avenir, toute sa fortune pour ainsi dire, dans ce chemin de fer, nous n'eûmes pas d'hésitation et nous nous encourageons en disant : " C'est pour avoir le Pacifique chez nous. "

Eh bien, M. le président, à la suite de longues épreuves et de longues incertitudes, j'ai la bonne fortune de pouvoir apparaître, une seconde fois, sur la scène, dans une circonstance solennelle, pour dire à mes compatriotes ; " Vous l'avez, le Pacifique chez vous ! " Oui, M. le président, nous l'avons le Pacifique grâce à un gouvernement intelligent qui a compris la situation et qui, par un coup de maître, a sauvé à la fois tous les intérêts de la province.

Quand le pays connaîtra tous les détails de ces transactions, quand il aura pesé, d'un côté, les malheurs que nous avons évités, et, de l'autre, les bienfaits que nous avons acquis, il bénira cette grande politique. Je ne parle pas ici, au point de vue d'une section de la province : toutes les parties de la province sont solidaires les unes des autres ; car il ne faut pas oublier que, dans la confédération, les provinces comptent par la proportion de la population, et que, quelque soit l'endroit particulier d'une province qui prospère et marche vite, la province entière en retire un bénéfice presque immédiat.

Nous avons la chance de posséder, dans nos limites, la plus grande ville de la Puissance. Cette supériorité sur les autres provinces nous vaut des avantages considérables, et personne n'a d'intérêt à diminuer l'importance de Montréal ou à arrêter son élan.

Comme citoyen de Montréal, je dirai la même chose de Québec. Nous voudrions que Québec, dont le développement s'est arrêté un instant pour des causes que j'ignore, put poursuivre sa marche. Québec devrait bientôt reprendre dans la Puissance son rang de seconde ville par la population, et prit-elle le premier rang, que je m'empresserais d'y applaudir, parce que je sais qu'alors ma propre ville serait grande et prospère dans une province plus prospère encore qui serait à la tête de la confédération.

Notre but, monsieur le président, doit être, avant tout, de faire grandir la province qui nous a confié ses intérêts au milieu des provinces sœurs

qui ont la noble émulation d'arriver elles-mêmes au premier plan. Ne nous laissons pas distraire en route par des tentations de luttes fratricides, pour diriger notre énergie contre nous-mêmes et entraver notre propre marche. Ce n'est pas le temps de nous observer les uns les autres pour empêcher notre voisin d'aller plus vite que nous, de travailler plus vite que nous dans l'intérêt commun. Au contraire, il me semble que le vrai travail, le vrai patriotisme, c'est de faire diligence pour suivre les autres et non pas d'arrêter les autres pour que nous puissions les accompagner plus à notre aise et sans trouble.

J'approuve particulièrement la politique du gouvernement dans la manière dont il a disposé de nos chemins de fer. Quand je disais, il y a quelques minutes, que nous souhaitions tous le Pacifique, ce n'est pas parce qu'une grande et puissante compagnie puisse nous fasciner. Au contraire, les grandes corporations ont toujours leur côté dangereux, et le peuple s'en méfie instinctivement.

Mais ce que nous voulons dans le Pacifique, ce dont nous ne pouvons nous dispenser, c'est le commerce qu'il va chercher à l'un des bords du continent pour l'amener à l'autre ; c'est ce Pactole qui va couler incessamment de l'ouest à l'est, du Pacifique à l'Atlantique, et qui va partout semer la fécondité sur son passage.

Vous vous rappelez, messieurs, ce qui s'est passé en janvier relativement à la station de Montréal. Il y eût plusieurs réunions et j'y assistai. On y discuta souvent la facilité, plus ou moins grande, de passage sur les quais. Rapport fut fait de toutes ces délibérations, et la décision fut que, pour arriver dans la partie ouest de Montréal, il fallait un chemin de fer élevé, et l'on ajoutait qu'une station pouvait être fixée au marché St-Antoine. La plus basse évaluation pour ce chemin de fer élevé était de \$100 le pied, la distance était grande, les difficultés pour arriver sur les quais, nombreuses, car le Grand Tronc n'avait qu'une seule ligne dans une rue très-étroite, et c'est pour ces considérations que le gouvernement a cru bon de faire ce qu'il a fait.

L'honorable M. **de Boucherville**—*conseiller pour Montarville*.—Combien se montait le coût du chemin pour entrer dans la ville ?

L'honorable M. **Beaudry**—*conseiller pour Alma*.—Il n'y a pas d'évaluation de fixée, mais pour entrer dans la ville, il fallait au moins \$2,000,000. J'ai eu l'occasion dernièrement d'aller à Toronto avec M. McIntyre. J'ai eu avec lui plusieurs conférences. Je lui ai demandé pourquoi il n'achetait pas le chemin de fer du Nord ? et voici sa réponse : La province demande trop cher pour ce chemin, nous ne pourrions jamais, avec son exploitation, faire le prix que nous en donne-

rions, et d'ailleurs, ajoutait-il, les dépenses seraient considérables, les difficultés pour entrer dans la partie ouest de Montréal* sont inépuisables, et leur disparition exigerait une forte somme, et maintenant messieurs, quand j'apprends que le Pacifique doit fixer son terminus sur la rive nord du St. Laurent; quand j'apprends qu'il s'est engagé à perpétuité à donner tout son trafic au chemin de fer de Québec, au même taux qu'il exploitera lui-même sa ligne ou qu'il accordera aux compagnies les mieux traitées, et qu'en même temps nos compatriotes peuvent garder la partie la plus importante, la partie véritablement nationale de notre ligne, je me crois forcé de rendre hommage aux vues larges de ceux qui ont amené ce résultat. La ligne de Québec à Montréal sera notre patrimoine, ce sera là que nos gens trouveront la porte ouverte aux carrières difficiles que les chemins de fer développent. Là, pourra surgir le talent de nos compatriotes, qui, comme dans tous les autres pays a besoin au moins d'une occasion pour se manifester. Je sais qu'on m'objectera que le gouvernement aurait pu fournir les mêmes avantages en gardant le chemin pour lui-même; mais je ne vois pas comment il aurait pu le faire. L'exploitation des chemins de fer est essentiellement une affaire de spéculation, et je ne vois pas comment un gouvernement peut se faire spéculateur. Si le gouvernement possédait tous les chemins de fer du pays, il pourrait alors organiser l'usage des voies ferrées comme l'usage des grands chemins sur un plan uniforme et régulier. Mais que peut-il faire au milieu de dix compagnies différentes qui songent constamment à la concurrence? Se mettra-t-il comme elles à l'oeuvre pour stimuler le trafic par tous les moyens artificiels? Est-il libre comme les compagnies privées de chercher parfois à entraver ses rivaux et à prendre avantage d'une faute ou d'une mauvaise situation? Ce que ferait en toute légitimité une compagnie serait odieux chez un gouvernement. J'ai entendu l'actionnaire d'une compagnie de navigation dans laquelle était sa fortune, me dire qu'il n'était pas juste que les taxes qu'on lui faisait payer pour construire un chemin de fer alassent à faire de la concurrence à sa propriété et à le ruiner. Qui dit qu'au fond cet homme-là n'a pas raison, et que dans la foule il n'y en a pas un grand nombre qui, comme lui, ont à se plaindre? Ou le gouvernement se verrait forcé tôt ou tard de prendre l'argent du peuple pour lutter contre d'autres entreprises du peuple, ou il se verrait forcé d'exploiter son chemin sans s'occuper des revenus. Or, malheureusement, cette dernière alternative nous est interdite; car, nous n'avons pas les moyens de nous priver de revenus sans aller à la taxe directe. A celui qui me dirait dans cette Chambre: "Eh! bien, allons-y," je répondrais:

“ Nous ne sommes pas ici pour juger de cette opportunité. La constitution a sagement réparti les attributions.”

Les questions d'argent dépendent de la branche de la Législature, qui est plus en rapport avec les parties qui fournissent l'argent. L'Assemblée législative doit décider si les taxes nouvelles sont désirables, nous n'avons qu'à réviser cette décision ; l'initiative en ces matières ne nous appartient pas. C'est à l'Assemblée législative à trouver les moyens de fournir des subsides à Sa Majesté, et nous n'avons pas le droit de passer outre. Je ne puis donc admettre la possibilité de suggérer ici, dans cette enceinte, l'imposition de taxes pour combler une lacune dans le revenu de nos chemins de fer, quand Sa Majesté ou l'autre branche de la Législature ne nous indiquent pas ce moyen.

Comme citoyens, nous avons bien le droit de posséder et d'émettre toutes sortes d'idées et de vues, mais comme membres de cette Chambre, nous sommes astreints aux règles que la constitution nous impose et notre opinion ne peut, en conséquence, s'appuyer sur un raisonnement bon partout ailleurs, mais inacceptable ici. Et si nous devons laisser au peuple le soin de décider du montant qu'il veut payer en taxes, que nous reste-t-il à invoquer pour que le gouvernement garde ses chemins à perte ? Qu'il se fasse commerçant, qu'il ouvre des comptoirs, des banques, des maisons de commerce, des élévateurs ? Qu'il ait des agents dans les places d'agiotage, sur les marchés aux céréales, qu'il trafique, achète et revende, qu'il hasarde l'argent du peuple dans les spéculations ? car enfin les lignes de chemin de fer ne peuvent pas vivre sans cela.

Maintenant, en me plaçant à un autre point de vue, je ne saurais approuver le gouvernement de garder plus longtemps le chemin de fer ; jé veux parler du patronage gouvernemental et des tristes nécessités qui s'y rapportent. Tout le monde sait que la conduite d'un chemin de fer du gouvernement dépend de bien des maîtres et que l'influence politique dans le classement ou le nombre des employés est irrésistible. Il n'y a pas un administrateur de chemin de fer officiel qui pourrait conduire ce chemin sur le principe strict des affaires, et cette école de la chasse aux places est véritablement une école démoralisatrice, dont le pays est le premier à souffrir.

Ainsi, honorables messieurs, le gouvernement en livrant aux mains d'une compagnie l'exploitation du chemin de fer du nord à fait un acte sage, il se débarrasse de toutes les misères, les difficultés, les mécontentements qu'entraînaient nécessairement l'administration.

M. le président, je n'ai jamais eu autant de plaisir à écouter les

paroles qui sont tombées du Trône et qui indiquent sur quel principe le gouvernement désire conduire les destinées de la province. C'est pourquoi je me suis maintenant levé pour proposer à cette honorable Chambre l'adoption des résolutions en réponse au discours d'ouverture.

Sous le bénéfice de ces quelques considérations, j'ose exprimer l'espoir que l'adresse en réponse au discours d'ouverture sera adoptée à l'unanimité.

J'ai l'honneur de proposer, appuyé par l'honorable M. Hearn, que les résolutions suivantes soient adoptées :

1. Qu'il soit présenté une humble adresse à Son Honneur le lieutenant gouverneur, pour le remercier de son gracieux discours à l'ouverture de la première session du cinquième parlement de la province de Québec, et de plus pour assurer à Son Honneur :

2. Que nous avons à constater avec Son Honneur, à l'inauguration de ce cinquième parlement de notre Législature, avec le plus profond regret, l'odieuse attentat qui a été commis sur la personne de Sa Majesté la Reine, et qui a créé au milieu de nos populations autant de douleur que d'étonnement.

3. Qu'il est de notre premier devoir de remercier avec Son Honneur, la Providence, qui a conservé à l'affection de ses sujets, une Souveraine aussi aimée et aussi respectée, et que ses hautes qualités semblaient devoir soustraire aux criminels complots qui se trament si fréquemment de nos jours contre les chefs de nations.

4. Que nous saisissons, avec Son Honneur, l'occasion de la réunion de cette Législature, pour offrir à notre Souveraine l'expression de notre affection, de notre loyauté et de notre reconnaissance pour les bienfaits dont elle a comblé ce pays.

5. Que nous constatons, avec Son Honneur, que la république voisine a été moins heureuse, et nous nous faisons un devoir d'exprimer, à l'occasion du crime qui a fait disparaître de ce monde un grand citoyen, le Président des Etats-Unis, des condoléances d'autant plus vives que nos relations avec ce pays ont été plus amicales.

6. Que nous apprenons avec plaisir que le gouvernement s'est occupé activement du projet d'attirer sur son chemin de fer, le trafic de l'Intercolonial : et que nous avons avec Son Honneur, toute raison de croire que les négociations qu'il a ouvertes avec celui de la Puissance, engageront le gouvernement d'Ottawa à faire une demande au Parlement pour l'établissement d'un service de transport des trains, par bateaux à vapeur de Québec à Lévis, de nature à nous assurer une communication directe avec l'Intercolonial. Que nous admettons que

cette perspective a ajouté de la valeur à notre propriété provinciale, et que nous sommes heureux d'apprendre que le gouvernement a cru devoir en profiter. Que la mesure qui sera soumise à notre considération et à notre approbation dans le but de réaliser l'idée qui a dominé dans la politique de la province depuis l'inauguration de nos entreprises de chemin de fer recevra toute notre attention.

7. Que nous sommes heureux d'apprendre de Son Honneur, que la voie ferrée entre Québec et Ottawa, construite à force de sacrifices, comme le premier chaînon de la grande route du Pacifique, va enfin entrer dans la solution que le pays prévoyait et désirait, en utilisant la position géographique de notre province pour y déverser l'immense commerce de l'ouest, et nous osons l'espérer avec Son Honneur, plus tard celui de l'Orient, et faire de nos grands ports de mer, les centres de l'échange du trafic entre Victoria, Winnipeg, Chicago et Halifax.

8. Que, selon le désir de Son Honneur, nous nous occuperons incessamment des arrangements qui sont intervenus pour laisser ce chemin de fer, et les ressources qu'il peut développer, à l'initiative de l'industrie privée, et qui seront soumis à notre approbation.

9. Que nous admettons avec Son Honneur, que ces mesures auront pour effet de dégrever la province d'engagements onéreux,—de lui permettre au moyen d'un revenu fixe, de maintenir l'équilibre dans ses finances, et de nous autoriser à poursuivre la politique d'améliorations et de progrès que le succès a déjà tant de fois couronnée.

10. Que nous osons espérer avec Son Honneur, qu'en s'occupant de cette grave matière, la Législature la considérera comme une de ces questions nationales, intéressant toute notre province, et s'élevant au dessus des considérations ordinaires de la politique.

11. Que nous sommes heureux d'apprendre de Son Honneur, que les mesures adoptées par le gouvernement pour l'administration du domaine public, ont produits d'excellents résultats, et que les rapports qui nous seront soumis nous feront connaître l'augmentation considérable des revenus qui en découlent.

12. Que c'est avec un grand plaisir que nous apprenons de Son Honneur, que le gouvernement s'est appliqué à développer les ressources de la province au moyen des capitaux et l'esprit d'entreprise qui nous viennent des pays étrangers; et nous reconnaissons que cette politique a eu pour effet d'attirer chez nous de grandes combinaisons financières et industrielles, dont les opérations ne pourront manquer de modifier avantageusement l'économie agricole de la province.

13. Que nous sommes heureux d'apprendre de Son Honneur, que les

hommes d'affaires de la Grande-Bretagne et de la France, ont déjà répondu favorablement à ces efforts, et que le gouvernement se propose de continuer cette œuvre, en établissant des relations plus régulières avec ces pays.

14. Que nous sommes fiers d'apprendre que le gouvernement a pris part, dans ce but, à l'exposition géographique de Venise, et que l'attention que la province a reçue des savants et des spécialistes de l'Europe entière, a été aussi flatteuse qu'elle sera féconde en bons résultats.

15. Que nous sommes heureux de voir avec Son Honneur, que l'industrie des mines, des bois, des phosphates, des sucres, des beurre et fromage, subit en ce moment une transformation qui a déjà produit des résultats considérables et que le gouvernement se propose de donner un nouvel élan à ce mouvement, par d'autres mesures d'encouragement, qui tendront à assurer la prospérité générale, et à stimuler la colonisation de nos terres incultes.

16. Que nous sommes heureux de voir que parmi ces encouragements, se trouvent d'abord l'institution d'une école des mines, sous la direction de professeurs recommandés, puis celle d'écoles spéciales, pour l'utilisation des produits de la ferme.

17. Que nous admettons avec Son Honneur, que l'administration de la justice nécessite des réformes. Que nous donnerons notre considération au rapport de la commission de révision et de codification des statuts qui a reçu mission de l'Assemblée législative, durant la dernière session de préparer un projet de réorganisation des tribunaux et de refonte des lois de procédure, ainsi qu'au projet de loi qui devra nous mettre en mesure de nous prononcer sur le mérite des améliorations que suggère ce rapport.

18. Que nous apprenons avec satisfaction de Son Honneur, que l'œuvre de la révision des statuts a été continuée; que la compilation des lois en force dans la province est terminée, et nous sera soumise avec le second rapport de la Commission.

19. Que nous prendrons sérieusement en considération les lois concernant les terres publiques, la protection des colons, la profession des arpenteurs, et les autres projets de lois en rapport avec le ministère des terres, qui seront soumis à notre considération.

20. Que nous remercions avec Son Honneur la Providence de l'abondante moisson et des bienfaits qu'elle nous a accordés dans le cours de l'année, et nous espérons qu'elle nous inspirera dans nos travaux pour qu'une sage législation seconde sa sollicitude.

L'honorable M. **Hearn** — *conseiller pour Stadacona*. — Je dois d'abord

en commençant, féliciter mon honorable ami le conseiller pour Alma de la manière habile avec laquelle il a répondu au discours du trône. Je n'ai pas la prétention d'essayer à développer bien longuement les quelques remarques que j'ai à faire ; je n'ai pas les capacités et l'éloquence de mon honorable ami. Je vais me contenter seulement de repasser le plus brièvement possible, quelques paragraphes du discours de Son Honneur. Le premier a rapport à l'attentat fait à Sa Majesté. Certes, honorables messieurs, je n'ai pas besoin de vous dire, je suppose, que j'approuve pleinement ce paragraphe. Tous les Canadiens ont été affectés de ce malheur, et la nouvelle du non-succès de l'attentat a été reçue avec un juste sentiment de joie, car ce n'est pas notre loyauté seule qui fait notre attachement à Sa Majesté, mais aussi et surtout notre reconnaissance. Le second paragraphe parle du meurtre du président de la république voisine, J. A. Garfield, tombé sous la balle d'un assassin. C'est un grand homme de moins, et je sympathise de tout cœur à la juste douleur du peuple américain.

Le troisième paragraphe traite de la question de la vente du chemin de fer. Je ne suis pas prêt à affirmer que cette vente soit réellement une transaction heureuse. Je ne suis pas prêt à défendre toutes les actes du gouvernement avant que les documents qui s'y rapportent soient produits devant cette Chambre. Cependant, j'aime à croire que tout est pour le mieux, j'aime à croire et je crois que nous devons des éloges au gouvernement pour avoir disposé comme il l'a fait de notre chemin de fer. Je crois, et j'espère être dans le vrai, en affirmant qu'il a tiré le meilleur parti possible des circonstances dans lesquelles il se trouvait. J'attends, cependant, le dépôt des documents pour porter un jugement définitif sur chaque mesure en particulier.

Je suis d'opinion, (sans entrer dans le mérite de la transaction) que le gouvernement a bien fait de se débarrasser de la lourde charge de l'administration d'un chemin de fer. C'est chose toujours difficile entre ses mains, et il est préférable selon moi, d'en laisser la conduite à une compagnie ; sauf cependant certains droits que le gouvernement pourrait se réserver.

J'arrive messieurs, au quatrième paragraphe où il est question des terres de la couronne. Je dois féliciter sincèrement l'administrateur de ce département, c'est l'homme qu'il faut, il a su par une direction sage et habile, en faire augmenter considérablement les revenus, en faire sentir toute l'importance, et le rendre une source de profits continuels pour la province de Québec.

J'ai été heureux de constater, honorables messieurs, dans les autres

parties du discours d'ouverture, que nos relations avec la France ont eu les plus heureux résultats, et en même temps j'approuve entièrement le gouvernement de l'heureuse idée qu'il a eu d'envoyer des représentants à l'exposition géographique de Venise, et j'ai lieu de croire que les résultats ne pourront qu'être avantageux pour la province de Québec.

Notre pays est riche en mines de toutes sortes et leur exploitation servira beaucoup à le faire prospérer. Son Honneur le mentionne dans son discours, et j'espère que ses promesses s'accompliront.

Honorables messieurs, je vous disais que je ne ferais que repasser très-brièvement les principaux paragraphes de l'adresse ; ma tâche est finie. Il ne me reste plus qu'à me joindre avec Son Honneur pour remercier la divine Providence de la moisson abondante de l'année dernière, et espérer que par une sage législation nous méritons la même chose pour cette année.

L'honorable M. **Starnes**—*conseiller pour Salaberry*.—Je ne puis pas parler aujourd'hui, et je ne suis nullement préparé, c'est pour quoi je serai court. Je n'ai pas même l'intention de repasser tous les paragraphes de l'adresse. Il est de mon devoir cependant, comme celui de tous les membres, de protester contre l'attentat fait à notre gracieuse Souveraine. Ce crime ne remonte à aucune cause politique, c'est l'acte d'un fou, mais le fait n'en est pas moins déplorable. Je ne puis que féliciter les honorables conseillers qui ont proposé et appuyé le projet d'adresse de leurs paroles sur le meurtre du Président des Etats-Unis, elles étaient si vraies, elles ont été si bien comprises des membres de cette honorable Chambre qu'il me serait impossible d'en dire davantage. Je déplore ces crimes, ces attentats, ces aberrations de l'esprit humain qui vont jusqu'à faire croire à un individu qu'il s'illustre en se faisant régicide. Espérons que le Canada ne connaisse jamais de ces mauvais jours. Soyons toujours fidèles à la Couronne, ne mentionnons jamais à ces paroles que nous chantons si souvent et qui prouvent notre attachement pour Notre Souveraine : " Dieu sauve la Reine ".

L'honorable conseiller pour Alma s'est prononcé ouvertement pour la vente du chemin de fer, tandis que l'honorable conseiller pour Stadacona a cru mieux de réserver son jugement définitif sur cette mesure, quand les documents seront déposés. Je crois que le parti de l'honorable représentant de Stadacona est de beaucoup préférable. J'attends moi-même les rapports, les documents relatifs à cette transaction du gouvernement avant de me prononcer. J'espère que le gouvernement a fait pour le mieux, mais je n'affirme rien.

Je suis d'opinion moi-même qu'il est difficile pour un gouvernement

d'administrer un chemin de fer, et qu'il serait plus avantageux pour lui d'en laisser la conduite à une compagnie. Il s'exempte par là de bien des misères, des difficultés de tout genre. Cependant nous voyons à côté de nous une grande ligne que le gouvernement exploite lui-même depuis longtemps, le chemin de fer Intercolonial qui ne le cède en rien aux autres sous le rapport des revenus et des profits. Enfin cette question de la vente du chemin de fer donne lieu à une foule de considérations qu'il sera temps d'examiner plus tard.

L'honorable conseiller pour Stadacona a fait allusion à l'état florissant de nos ressources, et bien je suis encore avec lui, notre position n'est pas des plus enviables, mais n'est pas non plus des plus déplorable. Nous ne sommes pas encore une province d'Ontario, mais nous ne devons pas désespérer de l'avenir, soyons économes, prudents et le progrès ne se fera pas attendre.

L'honorable conseiller pour Stadacona a félicité dans son discours l'honorable commissaire des terres de la couronne. C'est le "right man in the right place" a-t-il dit, je ne le conteste pas. Il a ajouté que les revenus cette année, grâce à son administration, ont été beaucoup plus considérables. Je ne le nie pas messieurs, mais j'aime à faire remarquer cependant, que dans ce département il faudra faire quelques économies. Car si nous comparons les deux départements, celui de la province d'Ontario, avec celui de la province de Québec, nous trouvons un surplus considérable de revenus en faveur de la première.

Les revenus à Ontario ont été l'année dernière de près de \$1,000,000 tandis qu'ici, ils n'ont pas dépassé \$700,000 et cependant les dépenses à Québec sont encore plus fortes qu'à Ontario, je crois que les dépenses ont été de \$144,000.00 à Ontario et de \$180,000.00 ici. Ainsi, honorables messieurs, je pense que je puis demander de l'économie dans ce ministère sans prêcher l'avarice.

Je veux bien qu'il soit entendu cependant, que je ne veux pas faire la guerre au gouvernement, au contraire : seulement je me permets de présenter quelques faits à la considération générale, et cela, d'autant mieux que je pense que l'honorable trésorier provincial fera des économies partout où le besoin s'en fera sentir. Ainsi j'ai lieu d'espérer que le département de la justice aura sa part de changements "économiques", car, selon moi il en a besoin.

Le gouvernement dans le discours d'ouverture nous promet beaucoup, donnera-t-il tout ce qu'il a promis ? Je vis d'espérance.

Honorables messieurs, je ne veux pas retenir plus longtemps l'atten-

tion de cette Chambre, je vais me résumer en quelques mots : Soyons économes, soyons unis, faisons en sorte que le gouvernement soit fort et travaillons à améliorer l'état de nos finances. Je ne prêche pas la coalition mais la conciliation s'il le faut. Ne reculons devant rien quand l'intérêt de la province est en jeu. Je ne condamne personne, car il n'est pas juste de prononcer un jugement définitif quand nous n'avons pas encore les documents. Je les attends, et alors, je verrai. Avec cette réserve que l'honorable conseiller pour Stadacona a faite le premier, je pense que l'adresse sera adoptée à l'unanimité.

L'honorable M. **de Boucherville** — *conseiller pour Montarville*—Honorables messieurs, ce n'est pas mon intention de proposer aucun amendement à l'adresse car c'est contraire à la coutume établie. Je concours pleinement dans tout ce qui a été dit à propos de l'attentat à Sa Majesté, et du meurtre du Président de l'Union Américaine, et je suis bien de ceux qui pensent que nous devons voter une adresse de félicitation à Sa Majesté pour avoir si providentiellement échappé au malheur que lui préparait un bras régicide. Voilà autant de paragraphes de l'adresse sur lesquels je m'accorde avec mes honorables amis qui ont adressé la parole avant moi. Cependant, je dois avouer qu'il en est peut-être pas de même du reste. Ainsi, j'ai suivi avec un certain intérêt la petite divergence d'opinion qui existe entre ceux qui ont proposé le projet d'adresse à propos de la vente du chemin de fer. J'ai admiré le raisonnement de mon honorable ami le conseiller pour Stadacona. Il est bien prêt à croire, a-t-il dit, que le gouvernement a fait une heureuse transaction mais je n'en suis pas certain, et je dirai mon dernier mot, quand j'aurai vu les documents. Voilà qui est bien ; nous ne pouvons porter de jugement sur des matières que nous ne connaissons pas encore, nous sommes ici pour délibérer, pour discuter les questions que l'on nous soumet, eh bien, nous ne devons pas rien décider avant que l'on nous ait donné les moyens de discuter, c'est-à-dire les documents nécessaires.

Je ne donne pas pourtant d'ici à ce temps carte blanche au gouvernement, car mon opinion est que la vente du chemin s'est effectuée sans demande de soumissions, peut-être que je me trompe, peut-être n'ai-je pas lu assez les journaux, dans lesquels une demande de soumissions était faite, peut-être aussi était-il préférable de ne pas demander des soumissions ? J'ignore encore tout. Quand tout sera connu nous discuterons à notre aise. J'attends avec patience. L'honorable conseiller pour Alma a cru mieux faire en donnant de suite son opinion, en discutant de suite les avantages du contrat, en se faisant le défenseur de

l'acte du gouvernement, eh bien, je pense qu'il a fait plus que le gouvernement lui demandait, il a outrepassé les exigences du ministère, il a trop dit de choses, alors que ce n'était pas encore le temps de les dire mais j'espère que ceux qui liront son discours n'oublieront pas l'assertion importante qu'il contient, elle est réellement digne de remarque, la voici : Les actionnaires du Pacifique pour entrer à Montréal avaient à payer \$2,000,000.00. Je reviendrai là-dessus en temps et lieu, et je me réserve alors le droit de donner mon opinion complète sur l'acte du gouvernement.

En attendant je n'admets pas la neuvième clause, c'est une conséquence de ce que j'ai dit plus haut. Cette clause affirme que le contrat de vente est un contrat heureux, je ne le sais pas. Aussi nous ne pouvons pas dire si c'est réellement un contrat heureux. Attendons la fin. J'ai été content d'apprendre par le discours du trône que l'augmentation des revenus cette année a été considérable, cet état de choses ne me laisse pas indifférent, car je prends intérêt au progrès de mon pays. Son Honneur nous annonce que des compagnies vont s'organiser pour l'exploitation de nos richesses minières. Cette affirmation doit satisfaire tout le monde, et j'ai lieu de croire qu'elle n'est pas faite sans fondement.

Honorables messieurs, je ne voulais faire que quelques remarques sur la question du chemin de fer, et me voilà entré dans des développements que je ne voulais pas aborder. Vous me le pardonnerez, je suppose, et je termine de suite en espérant pour bientôt, la production de tous les documents relatifs à la question dont je viens de parler.

L'honorable M. **Dionne** — *conseiller pour Grandville, commissaire de l'agriculture et des travaux publics.*—Honorables messieurs, j'offre mes plus sincères félicitations aux honorables conseillers qui ont proposé l'adresse en réponse au discours d'ouverture. Ils se sont acquittés de la lourde charge qui leur incombait d'une manière digne de louanges. Je regrette de constater à l'ouverture de cette Chambre la disparition de l'honorable membre pour Chaouinigan, comme Président du Conseil. C'était certainement l'un des membres le plus digne d'occuper cette importante position, son expérience, ses talents, ses hautes capacités le désignaient depuis longtemps comme tel, malheureusement une divergence d'opinion entre lui et le gouvernement a amené sa démission, comme ministre. C'est une perte pour le cabinet et je veux bien croire, que l'honorable conseiller pour Chaouinigan n'a agi comme il l'a fait que pour ce qu'il croit être l'intérêt de son pays. Je veux bien croire qu'il n'a été poussé jusque là que par des motifs les plus louables, mais le fait n'en est pas moins regrettable.

J'ai été appelé à devenir son successeur comme ministre de l'agriculture, et je dois dire de suite que l'honorable conseiller était beaucoup plus apte que moi à remplir cette fonction. Parlant de l'adresse, je ne dois pas passer sous silence que je regrette, moi aussi, l'attentat fait à Sa Majesté, et le meurtre du Président des Etats-Unis. Ce sont de ces malheurs qu'on ne peut assez déplorer.

Honorables messieurs, on a parlé diversement dans cette Chambre de la politique du gouvernement, et bien moi, j'ai confiance, j'ai foi dans cette politique, et je crois sincèrement qu'avec l'aide du Conseil, avec son concours, le gouvernement verra au développement de nos industries, de l'agriculture. Son but, je le sais, est d'améliorer le plus possible la position financière de notre pays, et tout ce qu'il fait tend à ce résultat.

Il a décidé de fixer le terminus du Pacifique dans les limites de la province, et il espère que lorsque tous les documents relatifs à la vente du chemin de fer seront déposés sur le bureau de cette Chambre, il rencontrera l'appui de tous ses membres.

Honorables messieurs, nous aurons occasion d'y revenir, et en attendant je crois que l'adresse sera adoptée unanimement.

L'honorable M. **de Boucherville**—*conseiller pour Montarville.*
—Je désire que l'adresse soit adoptée en bloc mais sur division.

L'honorable M. **Starnes**—*conseiller pour Salaberry.*—Cela peut-il se faire, n'est-ce pas contre l'usage ?

L'honorable M. **de Boucherville.**—Ce n'est pas contre l'usage et cela peut certainement se faire.

Les résolutions sont adoptées sur division.

L'honorable M. **Dionne**—*conseiller pour Grandville, commissaire de l'agriculture et des travaux publics.*—Je propose qu'un comité, composé de messieurs Hearn, Beaudry et Dionne, soit nommé pour rédiger un projet d'adresse basé sur ces résolutions.

Cette proposition est adoptée.

La séance est suspendue pendant quelques minutes.

L'honorable M. **Dionne.**—Au nom du comité, je fais rapport que le projet d'adresse suivant a été adopté.

A Son Honneur l'honorable Théodore Robitaille, lieutenant gouverneur de la province de Québec.

Qu'il plaise à Votre Honneur.

Nous, les loyaux et fidèles sujets de Sa Majesté, le Conseil législatif de la province de Québec, assemblés en législature provinciale, remer-

cions respectueusement Votre Honneur du gracieux discours qu'il a prononcé à l'ouverture de la présente session.

Nous avons à constater avec Votre Honneur, à l'inauguration de ce cinquième parlement de notre Législature, avec le plus profond regret, l'odieux attentat qui a été commis sur la personne de Sa Majesté la Reine, et qui a créé au milieu de nos populations autant de douleur que d'étonnement.

Il est de notre premier devoir de remercier avec Votre Honneur, la Providence, qui a conservé à l'affection de ses sujets, une Souveraine aussi aimée et aussi respectée, et que ses hautes qualités semblaient devoir soustraire aux criminels complots qui se traient si fréquemment de nos jours contre les chefs de nations.

Nous saisissons avec Votre Honneur, l'occasion de la réunion de cette Législature, pour offrir à notre Souveraine, l'expression de notre affection, de notre loyauté et de notre reconnaissance, pour les bienfaits dont elle a comblé ce pays.

Nous constatons avec Votre Honneur, que la république voisine a été moins heureuse, et nous nous faisons un devoir d'exprimer, à l'occasion du crime qui a fait disparaître de ce monde un grand citoyen, le Président des Etats-Unis, des condoléances d'autant plus vives que nos relations avec ce pays ont été plus amicales.

Nous apprenons avec plaisir que le gouvernement s'est occupé activement du projet d'attirer sur son chemin de fer, le trafic de l'Intercolonial ; et nous avons avec Votre Honneur, toute raison de croire que les négociations qu'il a ouvertes avec celui de la Puissance, engageront le gouvernement d'Ottawa à faire une demande au Parlement pour l'établissement d'un service de transport des trains, par bateaux à vapeur de Québec à Lévis, de nature à nous assurer une communication directe avec l'Intercolonial. Nous admettons que cette perspective a ajouté de la valeur à notre propriété provinciale, et nous sommes heureux d'apprendre que le gouvernement a cru devoir en profiter. La mesure qui sera soumise à notre considération et notre approbation dans le but de réaliser l'idée qui a dominé dans la politique de la province, depuis l'inauguration de nos entreprises de chemin de fer, recevra toute notre attention.

Nous sommes heureux d'apprendre de Votre Honneur, que la voie ferrée entre Québec et Ottawa, construite à force de sacrifices, comme le premier chaînon de la grande route du Pacifique, va enfin entrer dans la solution que le pays prévoyait et désirait, en utilisant la position géographique de notre province pour y déverser l'immense commerce

de l'ouest, et nous osons l'espérer avec Votre Honneur, plus tard celui de l'Orient, et faire de nos grands ports de mer, les centres de l'échange du trafic entre Victoria, Winnipeg, Chicago et Halifax.

Selon le désir de Votre Honneur, nous nous occuperons incessamment des arrangements qui sont intervenus pour laisser ce chemin de fer et les ressources qu'il peut développer, à l'initiative de l'industrie privée, et qui seront soumis à notre approbation.

Nous admettons avec Votre Honneur, que ces mesures auront pour effet de dégrever la province d'engagements onéreux,—de lui permettre au moyen d'un revenu fixe, de maintenir l'équilibre dans ses finances, et de nous autoriser à poursuivre la politique d'améliorations et de progrès que le succès a déjà tant de fois couronnée.

Nous osons espérer avec Votre Honneur, qu'en s'occupant de cette grave matière, la Législature la considèrera comme une de ces questions nationales, intéressant toute notre province, et s'élevant au-dessus des considérations ordinaires de la politique.

Nous sommes heureux d'apprendre de Votre Honneur, que les mesures adoptées par le gouvernement pour l'administration du domaine public, ont produit d'excellents résultats, et que les rapports qui nous seront soumis nous feront connaître l'augmentation considérable des revenus qui en découlent.

C'est avec un grand plaisir que nous apprenons de Votre Honneur, que le gouvernement s'est appliqué à développer les ressources de la province au moyen des capitaux et l'esprit d'entreprise qui nous viennent des pays étrangers ; et nous reconnaissons que cette politique a eu pour effet d'attirer chez nous de grandes combinaisons financières et industrielles, dont les opérations ne pourront manquer de modifier avantageusement l'économie agricole de la province.

Nous sommes heureux d'apprendre de Votre Honneur, que les hommes d'affaires de la Grande-Bretagne et de la France, ont déjà répondu favorablement à ces efforts, et que le gouvernement se propose de continuer cette œuvre, en établissant des relations plus régulières avec ces pays.

Nous sommes fiers d'apprendre que le gouvernement a pris part dans ce but à l'exposition géographique de Vénise, et que l'attention que la province a reçue des savants, et des spécialistes de l'Europe entière, a été aussi flatteuse qu'elle sera féconde en bons résultats.

Nous sommes heureux de voir avec Votre Honneur, que l'industrie des mines, des bois, des phosphates, des sucres, des beurre et fromage subit en ce moment, une transformation qui a déjà produit des résultats

considérables, et que le gouvernement se propose de donner un nouvel élan à ce mouvement, par d'autres mesures d'encouragement, qui tendront à assurer la prospérité générale, et à stimuler la colonisation de nos terres incultes.

Nous sommes heureux de voir que parmi ces encouragements, se trouvent d'abord l'institution d'une école des mines, sous la direction de professeurs recommandés, puis celle d'écoles spéciales, pour l'utilisation des produits de la ferme.

Nous admettons avec Votre Honneur, que l'administration de la justice nécessite des réformes. Nous donnerons notre considération au rapport de la commission de révision et de codification des statuts qui a reçu mission de l'Assemblée législative, durant la dernière session, de préparer un projet de réorganisation des tribunaux et de refonte des lois de procédure, ainsi qu'au projet de loi qui devra nous mettre en mesure de nous prononcer sur le mérite des améliorations que suggère ce rapport.

Nous apprenons avec satisfaction de Votre Honneur, que l'œuvre de la révision des statuts a été continuée ; que la compilation des lois en force dans la province est terminée, et nous sera soumise avec le second rapport de la commission.

Nous prendrons sérieusement en considération les lois concernant les terres publiques, la protection des colons, la profession des arpenteurs, et les autres projets de loi en rapport avec le ministère des terres, qui seront soumis à notre considération.

Nous remercions avec Votre Honneur, la Providence de l'abondante moisson et des bienfaits qu'elle nous a accordés dans le cours de l'année et nous espérons qu'elle nous inspirera dans nos travaux pour qu'une sage législation seconde sa sollicitude.

Cette adresse est grossoyée et signée par l'honorable président de la Chambre.

Il est ordonné que cette adresse soit présentée à Son Honneur le lieutenant gouverneur par les membres du Conseil exécutif qui sont membres de cette Chambre.

ADRESSE A SA MAJESTÉ LA REINE VICTORIA.

L'honorable M. **Dionne**—*conseiller pour Grandville, commissaire de l'Agriculture et des travaux publics.*—Honorables messieurs, je crois qu'il serait convenable de présenter une adresse à Sa Majesté pour la féliciter de ce qu'elle a heureusement échappé à la tentative d'assassinat dirigée contre sa personne. Voici un projet d'adresse.

A Sa Très Excellente Majesté la Reine,

Très Gracieuse Souveraine.

“ Nous, fidèles et loyaux sujets de Votre Majesté, le Conseil législatif, de la province de Québec, assemblés en Parlement, désirons très-vivement renouveler, en notre propre nom, l'expression de notre loyauté et de notre dévouement inébranlable envers la personne et le gouvernement de Votre Majesté.

Nous avons été profondément émus de la nouvelle qu'un attentat avait été commis sur la vie très-honorée et très-précieuse de Votre Majesté.

Nous saisissons la première occasion d'ajouter nos félicitations à celles qui ont déjà été adressées à Votre Majesté par nos co-sujets de toutes les parties de son empire, sur ce qu'elle a échappé si providentiellement à ce grand danger.

Nous sommes profondément reconnaissants à l'auteur de tous biens d'avoir détourné, du peuple de Votre Majesté, un affreux malheur, et nous lui rendons grâce d'avoir permis que la vie de Votre Majesté puisse encore être comptée au nombre des biens les plus précieux de ses dévoués sujets.

Nous faisons des vœux pour que les bienfaits du règne de Votre Majesté continuent pendant longtemps. ”

J'ai l'honneur de proposer que ce projet d'adresse soit adopté. Cette proposition est adoptée.

L'adresse est grossoyée et signée par M. le Président, et renvoyée à l'Assemblée législative.

L'honorable M. **Ferrier**—*conseiller pour Victoria*—Honorables messieurs, je désire attirer l'attention de cette Chambre sur le fait que l'attentat dirigé contre Sa Majesté est l'acte d'un fou, et n'a été motivé par aucune cause politique. La révolution gronde rarement en Angleterre. L'autorité est respectée et tous les sujets de sa Majesté sans exception lui sont fermement attachés.

INTERPELLATION AU SUJET DES CHANGEMENTS MINISTERIELS.

L'honorable M. **Starnes**—*conseiller pour Salaberry*—Il y a eu quelques changements d'opérés dans le ministère, et principalement dans cette Chambre, depuis la dernière session, nous avons droit à des explications, je les demande et j'espère que si l'honorable commissaire n'est pas prêt à les donner dans le cours de cette séance nous les aurons dans le cours d'une prochaine séance.

L'honorable M. **Ferrier**—*conseiller pour Victoria*—Je demande moi aussi des explications, elles me paraissent urgentes, d'autant plus que je remarque maintenant la présence de deux ministres au lieu d'un comme auparavant.

L'honorable M. **Dionne**—*conseiller pour Grandville, commissaire de l'agriculture et des travaux publics*.—Je ne suis pas prêt à donner les explications demandées aujourd'hui, je désire que la Chambre veuille bien me donner la permission d'attendre à la prochaine séance.

L'honorable M. **Beaudry**—*conseiller pour Alma*—Je propose que lorsque cette Chambre s'ajournera, elle le soit jusqu'à mardi le 14, à 3 heures. Cette proposition est adoptée.

La séance est levée.

CONSEIL LEGISLATIF.

Séance du mardi, le 14 mars 1882.

SOMMAIRE :—L'honorable Alexandre Lacoste prend son siège, après le cérémonial ordinaire.—Dépôt de pétitions par les honorables MM. Starnes, de Boucherville, Ross, Webb, Couture, Dionne, Archambeault, Rémillard, Gaudet, Proulx et Dostaler.—La réponse du lieutenant gouverneur à l'adresse votée au sujet du discours d'ouverture.—Messages de l'Assemblée législative.—Adresse au lieutenant gouverneur.—Message du lieutenant gouverneur accompagnant le rapport de l'imprimeur de la Reine.—Rapport du conservateur de la bibliothèque de la Législature.—Nomination des comités des comptes contingents, des ordres permanents et projets de lois d'intérêt local, pour surveiller les impressions, pour s'enquérir et faire rapport au Conseil de la nature des actes ayant trait à la constitution de compagnies qui, d'après l'Acte de l'Amérique du Nord, 1866, tombent dans les attributions de la Législature de la province de Québec, et pour assister le président dans l'administration de la bibliothèque.—Dépôt, par l'honorable M. de LaBruère, de deux projets de lois, l'un pour modifier la loi relative aux fabriques de fromage et de beurre, l'autre pour ajouter de nouvelles dispositions à la loi relative au ministère de l'agriculture et des travaux publics, et des rapports municipaux de 1881.—Explications ministérielles.—Les "Débats de la Législature de Québec."

PRÉSIDENCE DE L'HONORABLE BOUCHER DE LABRUÈRE.

La séance est ouverte à trois heures et demie.

L'honorable Alexandre Lacoste se présente à la barre de la Chambre et remet entre les mains du gentilhomme huissier de la Verge Noire, sa commission sous le grand sceau, l'appelant au Conseil législatif de la province de Québec.

Le gentilhomme huissier de la Verge Noire ayant remis cette commission entre les mains de l'honorable président, celui-ci dit :

" Faites entrer l'honorable conseiller. "

Alors le dit honorable Alexandre Lacoste, accompagné des honorables Messieurs Dionne et Archambeault, s'avance près du bureau, et l'honorable président ayant transmis la commission au greffier de la Chambre celui-ci en fait la lecture comme suit, savoir :

CANADA,
Province de Québec,
[L. S.]

THÉODORE ROBITAILLE.

VICTORIA, par la Grâce de DIEU, REINE du Royaume Uni de la Grand-Bretagne et d'Irlande, Défenseur de la Foi, etc., etc., etc.

A notre fidèle et bien-aimé Alexandre Lacoste, écuyer, avocat, et Conseil de la Reine, de la cité de Montréal,

SALUT :

SACHEZ que, tant comme marque de la foi et confiance spéciale que Nous avons montrées en vous, que dans le but d'obtenir de vous avis et assistance dans toutes les affaires graves et difficiles qui peuvent intéresser l'État et la Défense de Notre Province de Québec, Nous avons jugé à propos de vous appeler au Conseil législatif de Notre Province, et Nous vous y appelons pour le collège électoral de Mille-Isles, dans notre dite Province de Québec, en remplacement de l'honorable Jean-Baptiste Lefebvre de Villemure, démissionnaire, et Nous enjoignons que vous, le dit Alexandre Lacoste, mettant de côté toutes difficultés et excuses quelconques, soyez et paraissiez pour les fins susdites dans le Conseil législatif de Notre dite Province toutes les fois et en quelque lieu que Notre Législature ou Parlement de Notre dite Province peut y être convoqué ou tenu: et à ceci vous ne devez en aucune manière manquer.

EN FOI DE QUOI, Nous avons fait rendre Nos présentes Lettres Patentes, et à icelles fait apposer le Grand Sceau de Notre dite Province de Québec: Témoin, Notre fidèle et bien-aimé l'honorable Théodore Robitaille, Lieutenant Gouverneur de la Province de Québec.

A Notre Hôtel du Gouvernement, en Notre cité de Québec, dans notre dite Province, ce quatrième jour de mars, dans l'année de Notre Seigneur, mil huit cent quatre-vingt-deux, et de Notre règne la quarante-cinquième.

Par ordre,

L. H. HUOT,

Greffier de la Couronne en Chancellerie,

Québec.

Après quoi, le dit honorable Alexandre Lacoste, prête devant le greffier de cette honorable Chambre en sa qualité de commissaire *per dedimus potestatem*, le serment requis et signe sa déclaration de qualification, puis s'avançant vers l'honorable président, celui-ci descend un degré, lui donne la main, et dit :

“ Je vous félicite de votre nomination, veuillez prendre un siège.”

DÉPÔT DE PÉTITIONS.

L'honorable M. **Starnes**—*conseiller pour Salaberry*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil quatre pétitions :

La première, des dames religieuses du Bon Pasteur, de Montréal, demandant de l'aide ;

La seconde, des Sœurs de la Providence, de Montréal, demandant une dotation ;

La troisième, des Sœurs de l'asile du Bon Pasteur, de Montréal, demandant une dotation ;

La quatrième, du Dispensaire de Montréal, demandant la continuation de la dotation qui lui a été accordée.

L'honorable M. **de Boucherville**—*conseiller pour Montarville*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil, trois pétitions :

La première, du révérend M. Théberge et autres, de Varennes, s'opposant à ce que certaines îles soient détachées du district électoral de Verchères.

La seconde, du révérend M. Théberge, et autres, de Varennes, demandant une charte pour le collège de Varennes.

La troisième, des Sœurs de la charité de la ville de Longueuil, demandant une dotation pour leur salle d'asile.

L'honorable M. **Ross**—*conseiller pour Chaouinigan*.—J'ai l'honneur de déposer la pétition de Alex. Baptiste et autres, demandant la constitution d'une compagnie sous le nom de “ The St. Maurice Driving and Rafting Company.”

L'honorable M. **Webb**—*conseiller pour Wellington*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil la pétition de Rolph Merry et autres, de Magog, demandant pour la compagnie manufacturière de Magog, l'exemption de certaines taxes.

L'honorable M. **Couture**—*conseiller pour Lauzon*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil, deux pétitions :

La première, du révérend L. O. Gelly et autres, de St-Ephrem

Beauce, demandant une allocation pour la construction de deux ponts.

La seconde, des Sœurs de la Charité de Notre-Dame de Lévis, demandant une dotation.

L'honorable M. **Dionne**—*conseiller pour Grandville, commissaire de l'agriculture et des travaux publics.*—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil, sept pétitions :

La première, du surintendant de l'instruction publique, demandant de l'aide pour le séminaire de Rimouski.

La seconde, du même, demandant aussi de l'aide pour le séminaire de Ste-Thérèse.

La troisième, de P. E. Grandbois et autres, de Fraserville, demandant l'adoption d'une loi pour constituer la compagnie agricole et manufacturière de Témiscouata.

La quatrième, de l'Hospice St-Julien, de St-Ferdinand d'Halifax, demandant la continuation de la dotation qui lui a été accordée.

La cinquième, des Sœurs de la Providence de Montréal, demandant de l'aide.

La sixième, des Sœurs de la Providence de Laprairie, demandant la même chose.

La septième, des Sœurs de l'Asile de la Providence, à Montréal, demandant aussi la même chose.

L'honorable M. **Archambeault**—*conseiller pour Repentigny.*—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre la pétition de la compagnie du chemin de jonction de St-André, demandant que sa charte soit modifiée.

L'honorable M. **Rémillard**—*conseiller pour La Durantaye.*—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre la pétition de Eusèbe Couture et autres, des cantons de Buckland et Mailloux, demandant de l'aide pour certains chemins.

L'honorable M. **Gaudet**—*conseiller pour Kennébec.*—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre la pétition du révérend L. L. Lambert et autres de Ste-Anastasia, demandant l'érection d'une nouvelle municipalité.

L'honorable M. **Proulx**—*conseiller pour La Vallière.*—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre la pétition des Sœurs de l'hôpital général de St-François du Lac, demandant de l'aide.

L'honorable M. **Dostaler**—*conseiller pour Lanaudière.*—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil, trois pétitions :

Les deux premières, des habitants de Ste-Emmélie de l'Energie, demandant de l'aide.

La troisième, de l'Hospice de la paroisse de Ste-Elizabeth, demandant de l'aide.

L'Assemblée législative, par message, informe le Conseil législatif, qu'elle a adopté l'adresse félicitant Sa Très Gracieuse Majesté d'avoir échappé providentiellement et sans blessure à la tentative faite le 2 mars courant, contre sa vie.

M. le **Président**.—Conformément au désir de cette Chambre, je me suis rendu auprès de Son Honneur le lieutenant gouverneur avec l'adresse de cette Chambre en réponse au discours d'ouverture, et j'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil la réponse suivante :

THÉODORE ROBITAILLE.

Honorables messieurs du Conseil législatif,

J'ai reçu avec beaucoup de satisfaction la loyale adresse que vous avez votée en réponse au discours du Trône, et je n'ai aucun doute que vous ne donniez l'attention la plus sérieuse aux lois qui seront soumises à votre examen.

Hôtel du Gouvernement,
Québec, 13 mars 1882.

Il est ordonné que cette réponse soit imprimée dans les deux langues pour l'usage des membres.

Les trois messages suivants sont reçus de l'Assemblée législative :

ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE.

Lundi, 13 mars 1882.

Ordonné, Qu'il soit envoyé un message à l'honorable Conseil législatif, priant Leurs Honneurs de vouloir bien se joindre à cette Chambre pour la nomination d'un comité des deux Chambres au sujet des impressions, et informant Leurs Honneurs que les honorables MM. Chapleau, Flynn, Marchand et MM. Desaulniers, Faucher de St. Maurice, Mercier, Brousseau et Dumoulin, agiront comme membres du dit comité.

(Attesté),

L. DELORME,
G. A. L.

ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE.

Lundi, 13 mars 1882.

Ordonné, Qu'un message soit envoyé à l'honorable Conseil législatif, priant Leurs Honneurs de vouloir bien se joindre à cette Chambre dans la nomination d'un comité des deux Chambres, pour aider M. le président dans l'administration de la bibliothèque du Parlement, et pour agir comme membres du comité de la bibliothèque, informant Leurs Honneurs que :

Les honorables MM. Chapleau, Flynn, Irvine, Joly, Lynch et Marchand, et MM. Shehyn, Desaulniers, Faucher de St-Maurice, Desjardins et Blanchet, agiront comme membres du dit comité.

(Attesté),

L. DELORME,
G. A. L.

ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE,

Jeudi, 10 mars 1882.

Résolu.—Qu'un message soit envoyé au Conseil législatif informant le Conseil législatif que l'Assemblée législative a adopté l'adresse suivante à laquelle elle demande son concours.

Attesté,

L. DELORME,
Greffier A. L.

A Son Honneur l'honorable THÉODORE ROBITAILLE, lieutenant gouverneur de la province de Québec.

Qu'il plaise à Votre Honneur,

Nous, les fidèles et loyaux sujets de Sa Majesté, l'Assemblée législative de la province de Québec, réunis en législature provinciale, prions Votre Honneur de nous permettre d'approcher pour lui présenter notre requête respectueuse demandant qu'il plaise à Votre Honneur de transmettre à Son Excellence le très-honorable Sir John Douglas Sutherland Campbell, (communément appelé le Marquis de Lorne) chevalier du très-ancien et très-noble ordre du Chardon, chevalier de la grande croix de l'ordre très-distingué de St-Michel et St-Georges, gouverneur général du Canada et vice-amiral du Canada, etc., notre adresse conjointe à Sa Très Gracieuse Majesté, la félicitant d'avoir échappé providentiellement et sans aucune blessure à l'attentat commis

le deux mars courant, contre la vie de Sa Majesté, avec toute la promptitude possible soit par dépêche du câble ou de toute autre manière que Son Excellence le gouverneur général jugera convenable afin qu'elle soit déposée au pied du trône.

L'adresse à Son Honneur le lieutenant gouverneur est adoptée; les mots "Conseil législatif" étant substitués à ceux de "Assemblée législative."

L'honorable M. de LaBruère—*conseiller pour Rougemont, président du Conseil législatif.*—J'ai l'honneur de faire part à la Chambre du message suivant de Son Honneur le lieutenant gouverneur.

THÉODORE ROBITAILLE,

Le lieutenant gouverneur de la province de Québec transmet au Conseil législatif le rapport de l'imprimeur de la Reine, indiquant le nombre d'exemplaires des actes de la dernière session qu'il a imprimés et distribués, les départements, corps administratifs, officiers et autres personnes auxquelles ils ont été distribués, le nombre d'exemplaires livrés à chacun d'eux et en vertu de quelle autorisation, et aussi le nombre d'exemplaires des actes de chaque session qui lui restent en mains avec un compte détaillé des frais par lui réellement encourus pour l'impression et la distribution des dits statuts.

Hôtel du Gouvernement.

Québec, 13 mars 1882.

J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil le rapport suivant, du conservateur de la bibliothèque de la Législature :

A l'honorable Conseil législatif de la province de Québec.

Le conservateur de la bibliothèque de la Législature de Québec a l'honneur de présenter le rapport suivant :

Depuis le commencement de la dernière session, c'est-à-dire depuis environ dix mois, la bibliothèque de la Législature s'est augmentée de 1032 ouvrages de toutes sortes, ce qui porte le nombre total de ses livres et brochures à 28,777. Ce n'est pas une augmentation bien considérable, mais il m'a fallu chercher à combler un déficit de quelques centaines de dollars, que les achats et les autres dépenses nécessaires des années précédentes avaient causé.

Une allocation annuelle de \$3,000 ne saurait suffire aux besoins d'une bibliothèque provinciale, et je ne doute pas que cette allocation

ne soit portée à un chiffre plus considérable quand la situation financière le permettra.

La bibliothèque du Parlement est devenue en quelque sorte une bibliothèque publique, je ne m'en plains nullement ; au contraire. Il m'est agréable de voir se développer le goût de la lecture et des études.

Près de mille personnes, je crois, sont admises à prendre des livres.

Les volumes sont rendus fidèlement d'ordinaire et en bon état.

L'on a bien quelquefois à regretter la disparition de quelque ouvrage, important même : mais c'est un mal inévitable.

Il faut nécessairement se fier un peu à l'honnêteté des gens.

Parmi les ouvrages reçus dans les dix mois derniers, 400 environ sont reliés : le reste se compose de brochures de toutes espèces, les unes n'ayant que deux ou trois pages, les autres une centaine.

Les rapports officiels de la province ne figurent pas dans ce chiffre.

Quelques volumes nous ont été envoyés en don ; un grand nombre ont été reçus en échange. Parmi ces derniers se trouvent 163 publications officielles du Brésil. De plus, le Brésil nous a aussi donné 48 plans et cartes géographiques. En retour, nous lui avons envoyé une superbe collection des documents de la Législature et des ouvrages littéraires canadiens dont nous pouvons disposer.

La liste des dons faits à votre bibliothèque se trouve annexée au présent rapport.

Le tout respectueusement soumis,

L. PAMPHILE LEMAY,

C. de la B.

L'honorable M. **Dionne**—*conseiller pour Grandville, commissaire de l'agriculture et des travaux publics.*—J'ai l'honneur de proposer qu'il soit nommé un comité pour examiner les comptes contingents du Conseil législatif pour la présente session, et faire rapport sur iceux, et que ce comité soit composé des honorables messieurs Archaubeault, Beaudry, Couture, Dionne, Gaudet, Lacoste, Ross, Roy, Starnes, Webb et Wood.

Cette proposition est adoptée.

L'honorable M. **Dionne**—J'ai l'honneur de proposer qu'il soit nommé un comité des ordres permanents et projets de lois d'intérêt local avec pouvoir de s'enquérir de toutes telles matières et choses qui seront renvoyées au dit comité, de faire rapport de temps à autre de ses observations et opinions sur icelles, et d'envoyer quérir personnes, papiers et dossiers, et que ce comité soit composé des honorables

messieurs Archambeault, Beaudry, Bryson, Dostaler, Ferrier, Gaudet, Hearn, Laviolette, Proulx, Prudhomme, Rémillard, Ross, Starnes, Webb et Wood.

Cette proposition est adoptée.

L'honorable M. **Dionne**.—J'ai l'honneur de proposer qu'il soit nommé un comité pour surveiller les impressions du Conseil législatif, durant la présente session, et que ce comité soit composé des honorables messieurs de Boucherville, Beaudry, Couture, Dionne, Ferrier, Laviolette, Prudhomme, Roy et Webb.

Cette proposition est adoptée.

L'honorable M. **Dionne**.—J'ai l'honneur de proposer qu'il soit nommé un comité spécial pour s'enquérir et faire rapport au Conseil législatif de la nature des actes ayant trait à la constitution de compagnies privées qui, d'après l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1866, tombent dans les attributions de la Législature de la province de Québec, et que le dit comité soit composé des honorables messieurs Archambeault, de Boucherville, Bryson, Dostaler, Gingras, Lacoste, Proulx, Rémillard, Ross et Savage.

Cette proposition est adoptée.

L'honorable M. **Dionne**.—J'ai l'honneur de proposer qu'il soit nommé un comité spécial pour assister le président dans l'administration de la bibliothèque, en tant que les intérêts du Conseil législatif sont concernés et pour agir au nom du Conseil législatif dans le comité des deux Chambres de la bibliothèque, et que ce comité soit composé des honorables messieurs Archambeault, de Boucherville, Lacoste, Ross, Rémillard et Webb.

Cette proposition est adoptée.

DÉPÔT DE PROJETS DE LOIS.

L'honorable M. **de LaBruère**—*conseiller pour Rougemont, président du Conseil législatif*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre deux projets de lois :

Le premier, ayant pour objet de modifier la loi relative aux fabriques de fromage et de beurre.

Le second, ayant pour objet d'ajouter de nouvelles dispositions à la loi relative au ministère de l'agriculture et des travaux publics.

La seconde délibération sur ces projets est fixée à demain.

M. le **Président**.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre les rapports municipaux pour 1881.

EXPLICATIONS MINISTÉRIELLES.

L'honorable M. **Starnes**—*conseiller pour Salaberry*.—Honorables messieurs, avant que la séance ne soit levée, je désire rappeler à la mémoire de l'honorable commissaire de l'agriculture que j'ai demandé, vendredi dernier, des explications au sujet de la démission de mon honorable ami (l'orateur désigne M. Ross), et de la retraite du cabinet de l'honorable M. Robertson, ci-devant trésorier de la province. On m'a informé que l'on serait en état aujourd'hui de donner ces explications.

L'honorable M. **Dionne**—*conseiller pour Grandville, commissaire de l'agriculture et des travaux publics*.—L'honorable M. Robertson s'étant démis de ses fonctions de trésorier le 18 janvier, son successeur l'honorable J. C. S. Würtele, député d'Yamaska, fut assermenté le 27 du même mois. La cause de la retraite de l'honorable M. Robertson n'est pas due à la divergence d'opinion entre lui et ses collègues sur aucune question de l'administration des affaires publiques, ni sur aucune question de la politique du gouvernement qui est du domaine de la discussion dans cette Chambre. Quant à l'honorable M. Ross, il a reçu la permission de donner lui-même les explications nécessaires.

L'honorable M. **Starnes**.—J'aimerais à savoir si l'honorable M. Robertson a eu ou non la permission de donner des explications.

L'honorable M. **Dionne**.—La cause de la retraite de l'ex-trésorier de la province n'ayant aucune relation avec les affaires d'administration ni avec la politique du gouvernement, Son Honneur le lieutenant gouverneur n'a pas cru de son devoir de donner d'autres informations au public et à cette Chambre. J'ajouterai que les collègues de l'ex-trésorier ont hautement apprécié ses services tout le temps qu'il a exercé ses fonctions comme trésorier de la province et je dois informer cette Chambre, en justice pour M. Robertson, que les rumeurs qui ont circulé dans certains journaux à propos de sa retraite étaient fausses et dénuées de fondement. En laissant le cabinet, l'honorable député de Sherbrooke s'est mis à l'abri de tout soupçon et de tout reproche.

L'honorable M. **Ross**—*conseiller pour Chaouinigan*.—Je comprends que l'honorable commissaire de l'agriculture n'a pas l'intention de donner lecture de ma lettre de démission et qu'il me laisse la tâche de la faire moi-même.

Il n'est pas nécessaire de donner plus d'explication que n'en contient ma lettre de démission. Elle est par elle-même assez explicite pour

satisfaire le légitime désir qu'a cette Chambre de connaître les motifs de ma sortie du cabinet.

Je donne lecture de ma lettre de démission :

Montréal, 25 février 1882.

L'honorable J. A. CHAPLEAU,
Premier ministre.

Mon cher Monsieur le Premier Ministre,

J'ai combattu sans résultat au sein du Conseil exécutif, la politique nouvelle que la majorité du cabinet vient d'adopter au sujet du chemin de fer provincial.

La vente de la partie ouest de ce chemin à une compagnie désintéressée dans le succès futur de la partie qui relie Québec à Montréal avec le projet de louer ou de vendre cette dernière partie à une autre compagnie seraient dans mon opinion, contraires aux intérêts généraux de la province, et très préjudiciables à ceux d'une importante section du pays.

Dans les circonstances il ne me reste que le moyen constitutionnel de me démettre de la présidence du Conseil législatif et de vous remettre le portefeuille de commissaire de l'agriculture et des travaux publics, vous priant de vouloir bien faire agréer ma démission par son Excellence le lieutenant gouverneur.

J'ai l'honneur d'être,

Cher monsieur le premier ministre,

Votre humble serviteur,

JOHN J. ROSS.

L'honorable M. **Starnes**—*conseiller pour Salaberry*.—Honorables messieurs, je regrette que mon honorable ami le conseiller pour Chaouinigan, ait jugé à propos de donner sa démission. Cet acte est maintenant du domaine public. Les explications ont été données et le public peut juger si elles sont suffisantes, et surtout si les motifs allégués sont tels qu'ils justifient la conduite de mon honorable ami.

L'usage n'autorise pas la discussion quand des explications sont données, mais quand il n'y en a pas de données, alors les Chambres peuvent offrir des commentaires sur le fait de ce silence. Il me parait acquis maintenant que le gouvernement a conseillé à Son Honneur de refuser la permission de donner des explications complètes. Désireux comme je le suis d'aider le gouvernement à faire adopter sa politique,

je me crois en droit d'exprimer librement ma pensée sans être exposé à voir mes paroles recevoir une interprétation malveillante. Le verdict populaire a été favorable au cabinet. Je croyais de mon devoir de lui donner mon appui, me conformant en cela aux vœux du corps électoral.

Ce que je puis dire c'est qu'il est malheureux que M. Robertson ait été placé dans la position où il se trouve aujourd'hui. Ce n'est un secret pour personne que toutes sortes de rumeurs ont circulé au sujet de cette démission. Quelques-uns ont dit que la cause était une divergence d'opinion avec le reste du cabinet ; d'autres, que ce sont les finances qui ont fourni les motifs que l'on ne nous communique pas ; d'autres encore, prétendent que ce sont les dépenses de Spencer Wood qui ont amené la rupture et que, pour ma part, je regrette. Tout cela, je le prévois, va être démenti formellement par l'honorable commissaire de l'agriculture. Mais alors, pourquoi se démettre quand il n'y a aucune de ces raisons d'intérêt public. Evidemment il doit y avoir quelque raison. Dans mon opinion le gouvernement a fait une faute en refusant cette permission. Je comprends que les prérogatives de la couronne doivent être respectées, mais c'est le cabinet qui a conseillé le Gouverneur de refuser cette permission, par conséquent j'ai le droit constitutionnel de l'en tenir responsable.

J'aurais compris la nécessité de ce refus si la province avait dû en souffrir, mais je ne vois rien dans ce cas qui nous fasse penser qu'il en aurait été ainsi. Il est injuste pour M. Robertson de lui fermer ainsi la bouche et l'exposer de la sorte à être l'objet d'insinuations plus ou moins bienveillantes. Il aurait été beaucoup mieux pour le gouvernement de permettre ou de tout dire. Il a été même rapporté que l'ancien trésorier avait été renvoyé du cabinet sans formalité. Que cela soit vrai ou faux, tout ce que nous savons c'est qu'il n'est plus ministre. Je le regrette pour M. Robertson et pour le gouvernement. Je ne crois pas qu'il y ait de précédent pour justifier le gouvernement de donner ce refus. Je le répète, le gouvernement aurait mieux fait de dire franchement les raisons de cette démission qui a pris tout le monde par surprise.

L'honorable M. de LaBruère—*conseiller pour Rougemont, président du Conseil législatif.*—Honorables messieurs, je suis surpris que mon honorable ami le conseiller pour Salaberry, prétende qu'il n'y a pas de précédent. Il doit savoir que cette prérogative de la couronne d'accorder ou de refuser la permission à un ministre démissionnaire de donner les raisons de sa sortie d'un cabinet n'a pas encore été sérieusement mise en doute. Il est vrai que généralement, au Canada surtout, il a été d'habitude de permettre que des explications complètes fussent

données dans ce cas, mais il ne s'en suit pas que la Couronne ait perdu son droit de refus. Pour s'assurer si le gouvernement avait le droit de refuser dans le cas qui nous occupe, remontons aux sources même du droit constitutionnel. Nous voyons dans Todd, que "rien de ce qui "s'est passé entre le souverain et ses ministres, dans leurs relations "confidentielles, ne peut être dévoilé à aucune personne, ou à l'une ou "à l'autre des Chambres du parlement, SANS LA PERMISSION EXPRESSE "DU SOUVERAIN. Cette permission sera accordée seulement que pour "des raisons d'Etat, afin de permettre à un ministre de se justifier ou "d'expliquer sa conduite politique au parlement.

" Cette permission ne serait pas accordée dans le but de permettre "au parlement de scruter les motifs d'un acte politique qui par lui-même "n'est pas "impeachable on public grounds."

" La nécessité d'obtenir la permission de la couronne pour faire connaître les procédés entre le souverain et ses conseillers s'applique avec "une égale force aussi bien aux ministres actuellement au pouvoir qu'à "ceux qui ont cessé de prendre part aux délibérations du conseil."

On trouve au "Hansard" anglais un précédent qui s'applique très-bien au cas actuel et qui justifie la position prise par le lieutenant gouverneur.

En 1795, le comte Fitzwilliam, lord lieutenant d'Irlande, fut démis de ses fonctions.

Le huit mai de cette même année le duc de Norfolk proposa qu'une humble adresse fut présentée à Sa Majesté, pour lui demander de vouloir bien mettre sur le bureau de la Chambre, toutes correspondances entre les ministres de Sa Majesté et le comte Fitzwilliam relativement à sa démission du gouvernement, pendant une session du parlement où les deux chambres avaient voté pleine confiance dans le ministère.

Fitzwilliam lui-même demanda que la cause de sa démission fut soumise à la Chambre des Lords et il fit un appel pour protéger son honneur et sa réputation.

Le comte de Coventry s'opposa à la proposition. Les lords, dit-il, ne doivent pas s'immiscer dans cette affaire. C'est une simple question de prérogative royale. On ne peut pas demander une enquête qui tendrait à dévoiler les secrets du cabinet.

Le comte de Mansfield dit : C'est une prérogative indiscutable de la couronne de pouvoir démettre les ministres. Demander la cause d'une telle démission, ce serait une innovation, ce serait permettre une chose "qui n'est pas autorisée par les principes de la constitution."

"Le renvoi d'office d'un ministre n'implique en aucune façon une

accusation contre son caractère. Le pouvoir qui l'a démis est discrétionnaire, et tout ce que l'on peut en conclure c'est qu'il existait entre lui (le ministre démis) et les conseillers de Sa Majesté, une telle différence d'opinion qu'il était impossible d'agir plus longtemps de concert pour administrer les affaires d'Irlande. ”

Lord Grenville assure qu'il a vu démettre huit lords lieutenant d'Irlande sans que jamais la chambre ait demandé d'explications. Ça toujours été la pratique suivie par tous les partis. Admettre une nouvelle manière d'agir, ça ne serait pas protéger mais changer la constitution. Si la Chambre s'enquière de la cause de la démission d'un ministre, elle finira par demander si son successeur a été bien choisi.

Plusieurs lords s'opposèrent à cette proposition comme étant une nouveauté et possédant une tendance dangereuse.

C'est pendant cette session que Fox fit un grand discours pour défendre les prérogatives de la Couronne.

Par 75 voix de majorité il fut décidé que Fitzwilliam n'avait pas droit à des explications.

Ainsi si l'on veut s'en rapporter à la force des précédents, on n'a que l'embarras du choix. Je suis donc fondé à dire que le gouvernement a agi dans la limite que la constitution lui assignait et qu'il n'a nullement fait usage d'un pouvoir qui ne soit pas légitime.

L'honorable M. **de Boucherville**—*conseiller pour Montarville*.—Ce n'est pas que je veuille discuter la démission de l'ancien trésorier, mais l'étude que nous faisons à ce sujet ne peut que nous être profitable. On nous a cité le cas de Lord Fitzwilliam, lord lieutenant d'Irlande. Mais ce précédent à mon avis ne peut s'appliquer au cas qui nous occupe. Au reste, ce précédent nous vient du dernier siècle, et depuis ce temps les idées sur l'application du principe de la responsabilité ministérielle ont fait des progrès que l'on a tort d'ignorer.

L'honorable M. **Starnes**.—Ce que l'on a cité ne peut s'appliquer au cas qui nous occupe. J'ai dit qu'il n'y a pas de précédent, eh bien on va en créer un pour l'avenir (rires).

L'incident est clos.

LES “ DÉBATS ” DE LA LÉGISLATURE DE QUÉBEC.

L'honorable M. **Archambeault**—*conseiller pour Repentigny*.—Je suis surpris que le dernier volume des *Débats* ne nous ait pas encore été distribué. J'en ai parlé à M. Desjardins, qui m'a fait réponse que cette Chambre n'avait pas encore fait l'achat ordinaire. C'est un travail très-

bien fait que l'on peut avantageusement comparer avec les *Débats* publiés à Ottawa à si grands frais.

Je propose que M. le greffier soit autorisé à acheter le même nombre d'exemplaires que par le passé et que cette autorisation soit applicable à l'avenir afin que nous ayons les *Débats* immédiatement après leur publication.

L'honorable M. **Ross**—*conseiller pour Chaouinigan*.—Le comité des contingents pourra s'occuper de l'affaire et faire rapport.

L'honorable M. **Archambeault**.—Très bien, mais il conviendrait que le comité ferait ce rapport au plus tôt afin que nous puissions autoriser l'achat de ces volumes qui nous sont si nécessaires et si précieux.

L'honorable M. **Ross**.—Sans doute, et je puis dire moi aussi que le travail de M. Desjardins mérite assurément les plus grands éloges. Nos débats sont rapportés avec une exactitude et une impartialité qui prouvent bien les aptitudes toutes spéciales que possède M. Desjardins pour l'exécution de cet important travail, important non-seulement pour les besoins de tous les jours mais aussi pour l'histoire des travaux de la Législature.

La séance est levée.

CONSEIL LEGISLATIF.

Séance du mercredi, le 15 mars 1882.

SOMMAIRE:—Dépôt de pétitions par les honorables MM. Ross, Archangeault, Beaudry, Webb, Dionne, Wood, Hearn, Couture et Starnes.—Lecture et réception de pétitions.—Nomination d'un comité de la chambre de lecture et des débats.—Dépôt, par M. le président, du compte détaillé soumis par le greffier, des dépenses et déboursés faits par lui depuis la dernière session.—Adoption de deux messages à l'Assemblée législative.

PRÉSIDENCE DE L'HONORABLE BOUCHER DE LABRUIÈRE.

La séance est ouverte à trois heures et quinze minutes :

DÉPÔT DE PÉTITIONS.

L'honorable M. **Ross**—*conseiller pour Chaouinigan*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil la pétition de George A. Drummond et autres, demandant l'adoption d'une loi les constituant en compagnie.

L'honorable M. **Archangeault**—*conseiller pour Repentigny*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil deux pétitions :

La première, de la municipalité de l'Assomption, demandant l'exécution de certains travaux sur une partie du chemin de front de cette paroisse ;

La seconde, de Ulric Deschamps et autres, demandant que trois îles situées dans le fleuve St-Laurent soient détachées de la paroisse de Varennes et annexées à celle de Repentigny.

L'honorable M. **Beaudry**—*conseiller pour Alma*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil trois pétitions :

La première, de Henry Lyman et autres, de Montréal, demandant que certaines modifications soient faites à la loi constituant la société dite "The Montreal Society for the prevention of cruelty to women and children" ;

La seconde, de la corporation de macadam de St-Hyacinthe, demandant que sa charte soit modifiée ;

La troisième, des autorités municipales de la ville de Montréal, demandant que la loi de l'instruction publique soit modifiée.

L'honorable M. **Webb**—*conseiller pour Wellington*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil la pétition de la compagnie dite "The Pioneer Beet Root Sugar Company," demandant que sa charte soit modifiée.

L'honorable M. **Dionne**—*conseiller pour Grandville, commissaire de l'agriculture et des travaux publics.*—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil, cinq pétitions, de certains habitants de Notre-Dame des Sept Douleurs, de l'Île Verte, de St-François-Xavier, de St-Arsène et de Trois-Pistoles, demandant de l'aide pour le séminaire de Rimouski.

L'honorable M. **Wood**—*conseiller pour Bedford.*—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil, la pétition de la compagnie dite "The St-Francis Bridge Company," demandant que de nouveaux pouvoirs lui soient accordés.

L'honorable M. **Hearn**—*conseiller pour Stadacona.*—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre la pétition de l'association appelée "The Women's Christian Association of Quebec," demandant de l'aide.

L'honorable M. **Couture**—*conseiller pour Lauzon.*—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre, la pétition du révérend M. Fafard et autres, demandant l'adoption d'une loi constituant l'académie des garçons de St-Joseph de Lévis.

L'honorable M. **Starnes**—*conseiller pour Salaberry.*—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil, la pétition de l'asile des servantes catholiques de Montréal, demandant de l'aide.

LECTURE ET RÉCEPTION DE PÉTITIONS.

Les pétitions suivantes, déposées le 10 courant, sont lues et reçues :

Du bureau et des membres de la Société d'Histoire Naturelle de Montréal, demandant de l'aide ; de la compagnie d'assurance appelée "The Liverpool, London and Globe Insurance Company," demandant certains pouvoirs ; de "The Protestant Home for friendless Women," demandant de l'aide ; de G. F. Bowen et autres, demandant l'adoption d'une loi les constituant en compagnie sous le nom de "The Sherbrooke Mining and Smelting Company" ; de E. C. Bowen et autres, demandant d'être constitués en compagnie sous le nom de "The Canada Lime and Phosphate company" ; de la compagnie d'assurance appelée "The Mutual Fire Insurance company of the counties of Stanstead and Sherbrooke," demandant la continuation de sa charte et un changement de nom ; de la compagnie d'assurance mutuelle des comtés de Richmond, Drummond et Yamaska, demandant la ratification de sa charte et autres pouvoirs ; de l'Institut Canadien Français de Lévis, demandant de l'aide ; des sœurs de la Charité de la ville de St-Jean, demandant de l'aide ; des Dames Religieuses, Sœurs de la Charité de

la ville de St-Jean, demandant de l'aide pour leur salle d'asile ; des sœurs de la Providence de la paroisse de Ste-Anne d'Yamachiche, demandant de l'aide ; de la corporation de la ville de Sorel, demandant des amendements à sa charte ; du révérend Frs.-X. Jeannotte et autres, de la paroisse de Monnoir, demandant la constitution de "l'Orphelinat de Marieville."

Le nom de l'honorable M. Laviolette est inscrit sur la liste des membres du comité des contingents.

L'honorable M. **Archambeault**—*conseiller pour Repentigny*.—J'ai l'honneur de proposer, appuyé par l'honorable M. Rémillard, qu'il soit nommé un comité permanent avec instructions de s'enquérir de tout ce qui concerne la chambre de lecture et la publication des débats du Conseil législatif, et de faire rapport de temps en temps à cette Chambre, et que ce comité soit composé des honorables MM. de Boucherville, Bryson, Dionne, Dostaler, Rémillard, Starnes, Webb et Archambeault.

Cette proposition est adoptée.

M. le **Président**.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil le compte détaillé, soumis par le greffier, des dépenses et déboursés faits par lui depuis la dernière session.

Il est ordonné que cet état soit renvoyé au comité des contingents.

L'honorable M. **Dionne**—*conseiller pour Grandville, commissaire de l'agriculture et des travaux publics*.—J'ai l'honneur de proposer que le comité nommé pour surveiller les impressions de cette Chambre durant la présente session et composé des honorables messieurs de Boucherville, Beaudry, Couture, Dionne, Ferrier, Laviolette, Prud'homme, Roy et Webb, soit un comité pour agir au nom de cette Chambre comme membres du comité des deux Chambres sur les impressions, tel que demandé par l'Assemblée législative dans son message et que cette résolution soit communiquée à l'Assemblée législative.

L'honorable M. **Dionne**.—J'ai l'honneur de proposer que la résolution passée par ce Conseil nommant un comité spécial composé des honorables messieurs Archambeault, de Boucherville, Lacoste, Ross, Rémillard et Webb, pour assister M. le Président dans l'administration de la bibliothèque, en tant que les intérêts du Conseil législatif sont concernés, et pour agir au nom du Conseil législatif comme membres du comité des deux Chambres de la bibliothèque, soit communiquée à l'Assemblée législative.

La séance est levée.

CONSEIL LEGISLATIF.

Séance du jeudi le 16 mars 1882.

SOMMAIRE:—Dépôt de pétitions par les honorables MM. Beaudry, Rémillard, Prudhomme, Webb, Gingras, Couture et Dostaler.—Lecture et réception de pétitions.—Dépôt, par l'honorable M. Archambeault, du premier rapport du comité des ordres permanents et des projets de lois d'intérêt local.—Dépôt, par l'honorable M. Beaudry, du premier rapport du comité des contingents.—Dépôt, par l'honorable M. Beaudry, d'un projet de loi ayant pour objet d'autoriser la compagnie d'assurance Liverpool, London and Globe à faire des contrats, à poursuivre et à être poursuivie dans la province de Québec, en son nom propre et aussi pour d'autres fins.

PRÉSIDENCE DE L'HONORABLE BOUCHER DE LA BRUÈRE.

La séance est ouverte à trois heures et trente-cinq minutes.

DÉPÔT DE PÉTITIONS.

L'honorable M. **Beaudry**—*conseiller pour Alma*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil législatif la pétition de l'Asile des orphelins catholiques de Montréal.

L'honorable M. **Rémillard**—*conseiller pour La Durantaye*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil la pétition des habitants du premier rang de la paroisse de St-Michel de Bellechasse, demandant l'érection de la municipalité de La Durantaye.

L'honorable M. **Prudhomme**—*conseiller pour Rigaud*.—J'ai l'honneur de déposer la pétition du conseil de ville de Lachine, demandant que la charte de cette ville soit modifiée.

L'honorable M. **Webb**—*conseiller pour Wellington*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre la pétition de John C. Bédard, demandant l'adoption d'une loi l'autorisant à construire une estacade flottante sur la rivière St-François.

L'honorable M. **Gingras**—*conseiller pour Laurentides*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil, deux pétitions :

La première, des autorités municipales de la paroisse de St-Sauveur, demandant que la loi des licences soit modifiée.

La seconde, du révérend T. G. Rouleau, demandant de l'aide pour la salle d'asile des enfants pauvres de Québec.

L'honorable M. **Couture**—*conseiller pour Lauzon*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre la pétition de l'Hospice de Ste-Elizabeth de Farnham, demandant de l'aide.

L'honorable M. **Dostaler**—*conseiller pour Lanaudière*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil la pétition des Sœurs de la Providence de Lanoraie, demandant de l'aide.

LECTURE ET RÉCEPTION DE PÉTITIONS.

Des dames religieuses du Bon Pasteur, de Montréal, demandant de l'aide ; des Sœurs de la Providence, de Montréal, demandant une allocation ; des Sœurs de l'asile du Bon Pasteur, de Montréal, demandant de l'aide ; du Dispensaire de Montréal, demandant qu'on lui continue l'aide qui lui a été accordée ; du révérend M. Théberge et autres, de Varennes, s'opposant au détachement de certaines îles du comté de Verchères ; du révérend M. Théberge et autres, de Varennes, demandant l'adoption d'une loi constituant le collège de Varennes ; des Sœurs de la Charité de la ville de Longueuil, demandant de l'aide pour leur salle d'asile ; de Rolph Merry et autres, de Magog, demandant pour la compagnie manufacturière de Magog, l'exemption de certaines taxes ; du révérend L. O. Gelley et autres, de St-Ephrem, comté de Beauce, demandant une allocation pour la construction de deux ponts ; des Sœurs de la Charité de Notre-Dame de Lévis, demandant de l'aide ; du surintendant de l'instruction publique, demandant de l'aide pour le séminaire de Rimouski ; du surintendant de l'instruction publique, demandant de l'aide pour le séminaire de Ste-Thérèse ; de Paul Etienne Grandbois et autres, de Fraserville, demandant l'adoption d'une loi constituant la compagnie agricole et manufacturière de Témiscouata ; de l'Hospice St-Julien de St-Ferdinand d'Halifax, demandant de l'aide ; des Sœurs de la Providence de Montréal, demandant de l'aide ; des Sœurs de la Providence de Laprairie, demandant de l'aide ; des Sœurs de l'asile de la Providence, à Montréal, demandant de l'aide ; de la compagnie de chemin de jonction de St-André, pour amendement à sa charte ; de Eusèbe Couture et autres, des cantons de Buckland et Mailloux, demandant de l'aide pour des chemins ; du révérend L. L. Lambert et autres, de Ste-Anastasia, demandant l'érection d'une nouvelle municipalité ; des Sœurs de l'Hôpital général de St-François du Lac, demandant de l'aide ; des habitants de Ste-Emmélie

de l'Énergie, demandant de l'aide ; de l'Hospice de la paroisse de Ste-Elizabeth, demandant de l'aide ; de certains habitants de Ste-Emmélie de l'Énergie, demandant de l'aide pour l'ouverture d'un chemin ; de Alex. Baptiste et autres, demandant l'adoption d'une loi constituant " The St-Maurice Driving and Rafting Company. "

DÉPÔT DE RAPPORTS DE COMITÉ.

L'honorable M. **Archambeault**—*conseiller pour Repentigny*—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil le premier rapport du comité des ordres permanents et des projets de lois d'intérêt local.

Ce rapport expose que le comité a examiné 12 pétitions, dont 7 demandant l'adoption de législation particulière.

L'honorable M. **Beaudry**—*conseiller pour Alma*—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil le premier rapport du comité des contingents.

CONSEIL LÉGISLATIF.

Comité des contingents.

16 mars 1882.

Le comité des contingents auquel a été renvoyé l'examen des comptes de la Chambre pour cette session, a l'honneur de présenter son premier rapport.

L'honorable M. Beaudry, a été nommé président de ce comité.

Votre comité recommande que le quorum du comité soit réduit à cinq de ses membres.

Le greffier de cette Chambre a soumis ses comptes ; un sous-comité composé des honorables MM. Starnes, Wood et Laviolette a été nommé pour les examiner et faire rapport.

Le greffier de cette Chambre est autorisé à payer à M. Alphonse Desjardins trente copies du journal " Les Débats ", de l'année dernière, pour être distribuées aux membres de cette Chambre.

Le greffier est autorisé à prendre à l'avenir trente copies du journal " Les Débats, " de M. Desjardins, et à les payer sur livraison.

Votre comité recommande que M. Jodoin soit nommé greffier du comité des projets d'intérêt local en remplacement de M. Faucher de St. Maurice ; que M. Beaudry soit nommé à la place de M. Jodoin comme greffier des comités, bureaux, etc., du Conseil, avec le même salaire que

M. Jodoin, et que M. Frenette soit nommé sergent-d'armes avec un bonus de cent piastres.

Le tout humblement soumis.

J. L. BEAUDRY,

Président.

La délibération sur ces deux rapports est fixée à demain.

DÉPÔT D'UN PROJET DE LOI.

L'honorable M. **Beaudry** —*conseiller pour Alma*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre un projet de loi ayant pour objet d'autoriser la compagnie d'assurance " Liverpool, London and Globe, " à faire des contrats, à poursuivre et à être poursuivie dans la province de Québec, en son nom propre, et aussi pour d'autres fins.

La seconde délibération sur ce projet est fixée à mardi prochain.

Il est résolu que la prochaine séance n'ait lieu que mardi prochain.

La séance est levée.

CONSEIL LEGISLATIF.

Séance du mardi, le 21 mars 1882.

SOMMAIRE : —Dépôt de pétitions par les honorables MM. Proulx, Prudhomme, Savage, Rémillard, B yson, Archambeault, Dostaler, Lacoste, Starnes, Hearn, Webb et Beaudry. —Lecture et réception de pétitions. —Réponse du lieutenant gouverneur à l'adress. de la Législature le priant de transmettre à Son Excellence le gouverneur général une adresse de félicitations à Sa Très Gracieuse Majesté la Reine. —Interpellation de l'honorable M. Starnes au sujet des dépenses du Conseil et réponse de l'honorable M. Dionne. —Ad-esse demandant des renseignements complets sur les frais de premier établissement et sur l'état du compte de l'exploitation du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental ; les honorables MM. Dionne et de Boucherville prennent part à la discussion de cette adresse. —Seconde délibération sur le projet de loi concernant le ministère de l'agriculture et des travaux publics, y prennent part les honorables MM. de LaBrière, Lavolette, de Boucherville et Ross. —Délibération sur le premier rapport du comité des contingents ; y prennent part les honorables MM. Beaudry, Lavolette, Starnes, Wood, de Boucherville, Archambeault, Rémillard et Hearn.

PRÉSIDENCE DE L'HONORABLE BOUCHER DE LA BRUÈRE.

La séance est ouverte à trois heures et quinze minutes.

DÉPÔT DE PÉTITIONS.

L'honorable M. **Proulx**—*conseiller pour La Vallière*. —J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil la pétition du révérend M. Trahan et autres, demandant qu'aucun changement ne soit fait à la loi de chasse.

L'honorable M. **Prudhomme**—*conseiller pour Rigaud*. —J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil, deux pétitions :

La première, de J. B. Guèvremont et autres, demandant qu'aucun changement ne soit fait à la loi de chasse.

La seconde, de James Sheppard et autres, de la ville de Sorel, demandant que certains établissements agricoles situés dans la ville de Sorel, soient exemptés de taxe.

L'honorable M. **Savage**—*conseiller pour le Golfe*. —J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil une pétition de lord Dunmore et autres, demandant l'adoption d'une loi pour constituer la compagnie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs.

L'honorable M. **Rémillard**—*conseiller pour La Durantaye*. —J'ai

l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil la pétition de Joseph Bonneau et autres, du canton d'Armagh, demandant de l'aide pour la colonisation.

L'honorable M. **Bryson**—*conseiller pour Inkerman*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre, deux pétitions :

La première, de F. Holloway, demandant de l'aide pour l'asile des orphelins de Québec.

La seconde, de l'asile Finlay, demandant de l'aide.

L'honorable M. **Archambeault**—*conseiller pour Repentigny*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil huit pétitions, demandant la construction d'un embranchement à partir du village de l'Assomption à aller à la station de l'Épiphanie. Ces pétitions sont signées par les principaux citoyens, curés en tête, des paroisses de l'Assomption, de St-Lin, de Lachenais et de St-Sulpice.

L'honorable M. **Dostaler**—*conseiller pour Lanauidière*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre la pétition de la compagnie de Paqueduc de Louiseville, demandant l'adoption d'une loi pour constituer cette compagnie.

L'honorable M. **Lacoste**—*conseiller pour Mille-Isles*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre, trois pétitions :

La première, du révérend M. Nantel et autres, demandant de l'aide pour la construction du collège de Ste-Thérèse.

La seconde, de G. F. Bennett et autres, demandant l'adoption d'une loi pour constituer la compagnie du gaz de St-Hyacinthe.

La troisième, des Sœurs de la Miséricorde de l'hospice de la Maternité de Montréal, demandant une allocation.

L'honorable M. **Starnes**—*conseiller pour Salaberry*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil, trois pétitions :

La première, de la compagnie d'abattoirs de Montréal, demandant l'autorisation d'emprunter.

La seconde, de la compagnie des chars urbains de Montréal, demandant l'adoption d'une loi pour lui permettre d'augmenter son capital et pour d'autres fins.

La troisième, de la faculté de médecine de l'université du " Bishop College, " demandant une allocation.

L'honorable M. **Hearn**—*conseiller pour Stadacona*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil la pétition de la société littéraire et historique de Québec, demandant de l'aide.

L'honorable M. **Webb**—*conseiller pour Wellington*.—J'ai l'honneur

de déposer sur le bureau du Conseil la pétition de la société dite : "The incorporated Church Society of the Diocese of Quebec," demandant l'adoption d'une loi concernant le "fonds de dotation de l'Église d'Angleterre."

L'honorable M. **Beaudry**—*conseiller pour Alma*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil, quatre pétitions :

La première, de la compagnie canadienne d'éclairage électrique, demandant que sa charte soit modifiée.

La seconde, des sœurs directrices de l'institution provinciale des sourdes-muettes, de Montréal, demandant de l'aide.

La troisième, de J. J. Desautels, et autres, de Sainte-Rose, demandant une allocation pour une académie.

La quatrième, de John Fraser, relativement à la succession de feu Hugh Fraser, demandant la nomination d'une commission royale.

LECTURE ET RÉCEPTION DE PÉTITIONS.

Les pétitions suivantes, déposées le 15 et le 16 courant, sont lues et reçues :

De George A Drummond et autres, demandant l'adoption d'une loi pour les constituer en compagnie ; de la corporation municipale de l'Assomption, demandant certains travaux sur une partie du chemin de front de cette paroisse ; de Ulric Deschamps et autres, demandant que trois îles situées dans le fleuve St-Laurent soient détachées de la paroisse de Varennes et annexées à celle de Repentigny ; de Henry Lyman et autres, demandant certains amendements à l'acte intitulé : "The Montreal Society for the Prevention of Cruelty to Women and Children ;" de la corporation de macadam de St-Hyacinthe, demandant certains amendements à sa charte ; des autorités municipales de la cité de Montréal, demandant des changements à la loi d'éducation ; de la compagnie "The Pioneer Beet Root Sugar Company, demandant des amendements à sa charte ; des habitants de la paroisse des Sept-Douleurs, demandant de l'aide pour le séminaire de Rimouski ; des habitants de St-Jean-Baptiste de l'Île-Verte, demandant de l'aide pour le séminaire de Rimouski ; des habitants de la paroisse de St-François-Xavier, demandant de l'aide pour le séminaire de Rimouski ; des habitants de la paroisse de St-Arsène, demandant de l'aide pour le séminaire de Rimouski ; des habitants de la paroisse de Trois-Pistoles, demandant de l'aide pour le séminaire de Rimouski ; de la compagnie appelée "The St-Francis Bridge Company," demandant de nouveaux pouvoirs ; de la corporation du village de la Côte St-Antoine, deman-

dant des amendements à l'acte 42-43 Vict., ch. 43 ; de l'association appelée " The Women's Christian Association of Quebec," demandant de l'aide ; du révérend M. Fafard et autres, demandant la constitution de l'académie des garçons de St-Joseph de Lévis ; de l'asile des servantes catholiques de Montréal, demandant de l'aide ; de l'hospice de Sainte-Elizabeth de Farnham, demandant de l'aide ; du révérend Thomas Grégoire Rouleau, demandant de l'aide pour la salle d'asile des enfants pauvres de Québec ; de la corporation de la paroisse de St-Sauveur, demandant des modifications à la loi des licences ; de John C. Bédard, demandant un acte pour l'autoriser à construire une estacade flottante sur la rivière St-François ; du Conseil de ville de Lachine, demandant des amendements à sa charte ; des habitants du premier rang de la paroisse St-Michel de Bellechasse, demandant l'érection de la municipalité de La Durantaye ; de l'asile des orphelins catholiques de Montréal, demandant de l'aide ; des Sœurs de la Providence de Lanoraie, demandant de l'aide.

M. le **Président**.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil un message de Son Honneur le lieutenant gouverneur :

THÉODORE ROBITAILLE.

Honorables messieurs du Conseil législatif,

J'ai reçu avec plaisir l'adresse conjointe que vous m'avez votée avec l'Assemblée législative me priant de transmettre à Son Excellence le gouverneur général une adresse de félicitations à Sa Très-Gracieuse Majesté la Reine. Ce document sera transmis immédiatement à Son Excellence le gouverneur général.

Hôtel du Gouvernement,

Québec, 16 mars 1882.

INTERPELLATION.

L'honorable M. **Starnes**—*conseiller pour Salaberry*.—J'ai l'honneur de demander au gouvernement de bien vouloir nous expliquer comment il se fait que les dépenses du Conseil législatif soient portées, dans les comptes publics de 1881, à la somme de \$45,330, tandis qu'il avait été promis de les réduire annuellement ?

L'honorable M. **Dionne**—*conseiller pour Grandville, commissaire de l'agriculture et des travaux publics*.—Les dépenses des deux sessions : celle de 1880, comprenant l'indemnité des conseillers, et toutes les dépenses de celle de 1881 sont comprises dans ce montant de \$45,330.

ADRESSE.

L'honorable M. **Archeambeault**—*conseiller pour Repentigny*.—
J'ai l'honneur de proposer qu'une adresse soit présentée à Son Honneur le lieutenant gouverneur, le priant de faire déposer sur le bureau du Conseil législatif :

1. Le montant des prix des contrats passés par l'honorable Conseil exécutif de cette province avec l'honorable Thomas McGreevy, le 24 septembre 1875, et avec Duncan McDonald & Cie., le 16 novembre 1875, concernant la construction du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa & Occidental.
2. Montant payé en sus du prix de ces contrats à MM. McGreevy et McDonald à chacun d'eux respectivement ;
3. Montant payé et ce qui reste dû pour achat de terrains à Montréal, Québec, ou aux autres endroits pour le dit chemin ;
4. Montant et valeur des approvisionnements des magasins du dit chemin ;
5. Montant dépensé par le gouvernement pour le parachèvement du chemin ;
6. Montant des recettes brutes de chaque année ;
7. Montant des recettes des six mois expirant le premier mars courant ;
8. Montant des recettes probables pour l'année courante et l'année prochaine ;
9. Copie du contrat pour la construction du chemin à partir d'Hochelega pour se rendre aux Casernes ;
10. Copie des soumissions reçues pour l'achat du dit chemin, ou partie d'icelui ;
11. Montant de toutes réclamations généralement quelconques relativement au dit chemin, avec le nom de chaque réclamant et le montant réclamé par lui, en sus de ce qui a été payé, et qui a été reconnu être dû.

On remarquera que je demande un état des dépenses faites pour le parachèvement du chemin. Ces dépenses, dans les comptes publics, sont confondues avec celles de l'exploitation. D'après les comptes publics la recette nette ne serait que de \$100,000 et cependant, chose bien extraordinaire, la même personne qui nous fait cet état de compte, offre, en société avec d'autres, un loyer annuel de \$450,000. J'espère que le gouvernement se fera un devoir de nous donner au plus tôt les renseignements que je lui demande par cette adresse.

L'honorable M. **Dionne**—*conseiller pour Grandville, commissaire de l'agriculture et des travaux publics.*—Sans doute que le gouvernement donnera tout ce qui lui sera demandé. Mais je ne puis m'empêcher de faire observer que, sur ce qui est demandé par l'honorable conseiller pour Repentigny, une partie a déjà été donnée.

L'honorable M. **de Boucherville**—*conseiller pour Montarville.*—Ce que nous désirons c'est d'avoir tous les renseignements en bloc afin qu'il soit plus facile de les consulter au besoin.

L'honorable M. **Dionne.**—On ne regarde pas évidemment aux dépenses inutiles que cela va entraîner.

L'adresse est adoptée.

L'ordre du jour appelle la deuxième délibération sur le projet de loi pour ajouter de nouvelles dispositions à la loi concernant le ministère de l'agriculture et des travaux publics.

L'honorable M. **de LaBruère**—*conseiller pour Rougemont, président du Conseil législatif.*—Honorables messieurs, je vais tout d'abord déclarer que ce projet de loi ne doit pas être considéré comme venant de l'initiative ministérielle et dont le gouvernement, comme tel, soit responsable. Ceci dit je me permettrai de donner les motifs qui m'ont engagé à déposer ce projet.

Depuis plusieurs années des fromagers de la province de Québec conviennent ensemble d'un endroit et là ils se réunissent pour échanger leurs vues sur leur industrie.

L'hiver dernier, soixante de ces messieurs se sont réunis à St-Hyacinthe. A cette assemblée un comité fût nommé pour rédiger une loi constituant la société laitière de Québec : ce projet de loi a été soumis aux fromagers réunis en assemblée générale.

Inutile, honorables messieurs, d'insister sur l'importance réelle d'une telle association au point de vue des progrès de cette bienfaisante industrie. A Ontario où l'on entend bien l'art agricole et où l'on sait prendre tous les moyens les plus propres à le faire progresser, il existe déjà une telle société. On y tient des conventions excessivement intéressantes dans le cours desquelles on discute savamment toutes les questions se rapportant à la fabrication du beurre et du fromage. Ces conventions sont à peu près comme celles tenues à St-Hyacinthe. Si ce projet de loi est adopté, nous aurons ici une organisation semblable procurant les mêmes avantages à la classe agricole. On ne saurait nier l'avantage considérable qu'il y a pour des hommes pratiques de se réunir ainsi, d'échanger leurs vues sur une question qui

absorbe une grande partie de leur attention et de se tenir au courant des nouvelles découvertes ou des progrès faits en rapport avec leur industrie.

Ce projet est calqué sur la loi autorisant la création de sociétés d'horticulture. Il n'y a qu'une seule exception, c'est qu'il est dit qu'il n'y aura qu'une société pour toute la province.

La fabrication du beurre ou du fromage a pris depuis quelques années beaucoup de développements.

Si l'on consulte la statistique sur ce sujet on est étonné à bon droit des résultats obtenus. En 1867 nous importions 80,000 lbs de fromage et 2,000 lbs de beurre. Plus tard, en 1880, on exportait en Angleterre 18,535,000 lbs de beurre valant \$358,000. Le fromage figurait pour 40,000,000 lbs valant \$3,893,000. En 1881, l'exportation du beurre se chiffrait par 17,600,000 lbs et le fromage figurait pour 49,455,000, soit une augmentation de 9,000,000 lbs de fromage en une seule année. Ces exportations ont atteint la valeur de \$9,000,000. On voit par là quelle importance nous devons attacher à cette industrie. Aussi j'espère que le projet sera adopté par cette Chambre.

L'honorable M. **Laviolette**—*conseiller pour Lorimier*—Est-ce que le siège d'affaires de la société sera choisi par le gouvernement ?

L'honorable M. **de LaBruère**.—Voici l'article qui règle ce point : "La société tiendra ensuite une assemblée annuelle à tel lieu et à telle époque qui auront été choisis par le bureau de direction outre celles qui pourront être prescrites et déterminées par ses règlements," il n'est pas nécessaire de lire le reste de l'article. Une autre disposition dit que la première assemblée devra avoir lieu à Saint-Hyacinthe, le 28 novembre prochain.

L'honorable M. **de Boucherville**—*conseiller pour Montarville*.—Je n'ai pas étudié ce projet, car je ne croyais pas l'avoir en ma possession. D'après les observations de l'honorable président, et après avoir lu rapidement les différents articles de ce projet, je ne puis m'empêcher de faire observer que je n'y vois rien qui se rattache à la loi du ministère de l'agriculture. Il conviendrait donc de changer le titre du projet. Une objection se présente à mon esprit. Il est dit que pour former cette société, il sera nécessaire que cinquante personnes se réunissent et fassent la déclaration requise à cet effet. Or, je suppose que trois fois cinquante personnes, de Montréal, de Québec et de Trois-Rivières, fassent simultanément cette déclaration, quel des trois sera constitué en société et jouira des bénéfices de cette loi ? Cette hypothèse peut fort bien se réaliser. Il serait donc nécessaire d'y pourvoir.

Je suis heureux de voir que le gouvernement s'occupe de cette industrie. C'est une industrie considérable qui peut rapporter de grands profits à la province. Elle est aussi importante que celle de la fabrication du sucre de betteraves, pour laquelle la Législature n'a pas hésité à voter une dotation spéciale.

L'honorable M. **Ross**—*conseiller pour Chaouinigan*.—Je trouve étrange que l'on déclare qu'il n'y aura qu'une seule société pour toute la province. Il me semble qu'il serait mieux qu'il y en eut une dans toutes les paroisses. Le projet devrait être modifié dans ce sens.

L'honorable M. **de LaBruère**.—Non, le but est que cette industrie puisse être représentée dans une seule et unique convention. Le projet est adopté en seconde délibération,

L'ordre du jour appelle la délibération sur le premier rapport du comité des contingents.

L'honorable M. **Beaudry**—*conseiller pour Alma*.—Je propose l'adoption de ce rapport.

L'honorable M. **Laviolette**—*conseiller pour Lorimier*.—Je propose, en amendement, appuyé par l'honorable M. Wood, que le dit rapport ne soit pas adopté maintenant, mais qu'il soit renvoyé au comité des contingents, avec instruction de s'enquérir s'il est nécessaire de remplacer M. Jodoin comme clerc des bureaux, et de faire rapport généralement s'il n'y aurait pas moyen de faire de nouvelles économies dans les dépenses du Conseil législatif.

Je crois, honorables messieurs, que l'ouvrage est mal distribué. Il y a dans certains bureaux trop d'ouvrage à faire, tandis qu'il n'y en a pas assez dans d'autres.

L'honorable M. **Starnes**—*conseiller pour Sababerry*.—Le remplaçant de M. Jodoin a été choisi unaniment. Je ne vois pas pourquoi on reviendrait sur cela maintenant. Pour ma part, je ne vois pas la nécessité de renvoyer cela au comité. Il est impossible de se passer du remplaçant de M. Jodoin, qui lui-même a été nommé au lieu et place de M. Faucher de St. Maurice. C'est M. Napoléon Beaudry qui a été nommé à la place de M. Jodoin, et j'ai raison de croire que cette nomination ne sera pas considérée comme mauvaise.

L'honorable M. **Laviolette**.—Je crois que l'on a été jusqu'à me dire que le comité n'était pas en nombre lorsque ces changements ont été faits. Dans tous les cas je puis affirmer qu'un ou deux de mes honorables collègues, membres du comité, m'ont dit ne pas avoir compris ce

qui était proposé à cette réunion du comité, autrement, ils auraient protesté.

L'honorable M. **Wood**—*conseiller pour Bedford*.—Je croyais que la nomination proposée ne s'étendait que pour la durée de la session ; si j'avais cru que c'était des employés permanents que l'on nommait, j'aurais certainement voté contre une telle proposition.

L'honorable M. **Hearn**—*conseiller pour Stadacona*.—Je considère que l'honorable conseiller pour Lorimier doit avoir des raisons graves pour nous demander d'adopter l'amendement qu'il a déposé sur le bureau de la Chambre. Je dois croire qu'il a de quoi à justifier sa conduite et pour cette raison on doit appuyer sa proposition, qui nous laisse toujours la liberté de revenir au texte même du rapport, si nous acquérons la conviction que c'est mon honorable ami qui s'est trompé et non le comité des contingents.

L'honorable M. **de Boucherville**—*conseiller pour Montarville*.—On se rappelle la teneur du rapport que nous avons adopté quant à ce qui regarde certains fonctionnaires de cette Chambre. On se souvient que nous avons décidé d'en mettre un certain nombre à la retraite dans le but de diminuer la dépense. Le Conseil, lorsqu'il a adopté ce rapport, décidait donc en principe qu'il fallait réduire les dépenses, en diminuant le nombre des employés. Or voici une belle occasion de mettre en pratique notre résolution. Il faut être logique avec ce que nous avons fait. Nous avons décidé d'entrer résolument dans la voie des économies. Qu'est-ce qui nous engagerait de reculer dans l'accomplissement de notre tâche ?

Qu'est-ce que demande la proposition de mon honorable ami. Elle demande tout simplement qu'une enquête soit faite afin de mieux connaître les nécessités du service et d'y pourvoir le plus économiquement possible, Voici ce qui est demandé et je ne vois pas pourquoi on se refuserait à permettre qu'une telle enquête se fasse.

L'honorable M. **Laviolette**—*conseiller pour Lorimier*.—J'avais compris que les changements faits n'étaient que pour la présente session. Il est à remarquer que tout cela s'est fait à la vapeur. On a apporté une précipitation extraordinaire à bacler cette affaire.

L'honorable M. **Archambeault**—*conseiller pour Repentigny*.—... non, non, rien n'a été fait précipitamment, à la vapeur, comme le dit l'honorable conseiller pour Lorimier, qui lui, va à la vapeur, lorsqu'il s'agit d'accuser ses collègues. Pour ma part, j'ai pris des renseignements pour savoir si la nomination était nécessaire et je me suis convaincu

qu'il était urgent de remplacer M. Faucher. C'est de première nécessité en effet et l'honorable conseiller pour Lorimier, avec son grand esprit d'économie ne pourra prouver le contraire quoiqu'il dise et fasse. Ce qui m'a décidé d'approuver la nomination c'est que nous avons une personne connaissant parfaitement l'ouvrage, et cette considération doit être sérieusement appréciée. Après ce qui a été fait, je crois qu'il n'est pas nécessaire de renvoyer ce rapport devant le comité. Il faut respecter plus que cela les rapports des comités. Nos comités sont censés agir avec réflexion et il est assurément peu convenable, pour le premier prétexte venu, de dire à ces comités : vous avez mal fait votre devoir et nous allons vous forcer à recommencer. Je voterai pour l'adoption du rapport.

L'honorable M. **Rémillard**—*conseiller pour La Durantaye*—Je crois que la question que nous devons décider c'est celle de savoir s'il fallait remplacer oui ou non M. Faucher de St. Maurice. Je ne puis m'empêcher de faire observer que les nouveaux venus ne seront pas payés le même salaire que les anciens employés. Alors il ressort pour moi que nous allons faire les économies que nous voulions réaliser.

L'honorable M. **Lavolette**—*conseiller pour Lorimier*—Il est nécessaire aussi de faire une enquête pour la raison suivante : Il y a des employés qui pourraient être mis à la retraite. Une enquête seule pourrait nous éclairer sur ce sujet.

L'honorable M. **Hearn**—*conseiller pour Stationna.*—J'ai dit, tout à l'heure, qu'il fallait adopter l'amendement de l'honorable conseiller pour Lorimier. Depuis, la discussion a prouvé davantage qu'une enquête est nécessaire et je puise cette preuve dans les contradictions qu'il nous a été donné d'entendre. Ainsi l'honorable conseiller pour Bedford dit que les nominations n'ont été faites que pour la session, tandis que l'honorable conseiller pour Salaberry dit qu'elles sont permanentes. D'un autre côté l'honorable conseiller pour Lorimier nous dit que le comité n'était pas en nombre lorsque ce rapport a été adopté. Dans cet état de la question, à qui se fier. Il faut donc une enquête. Un jeune homme parfaitement qualifié a été nommé à ma demande par l'honorable conseiller pour Salaberry et cet homme fut mis à la porte sous le prétexte de faire de l'économie. Et 15 jours après, M. Napoléon Beaudry fut nommé en remplacement. Voilà un mystère que je voudrais voir éclairci par une enquête.

L'honorable M. **Archambeault**—*conseiller pour Repentigny.*—Adopter l'amendement serait une censure contre le comité, car le comité a approuvé à l'unanimité le rapport que l'on rejeterait.

Il se fait un travail énorme dans le public et dans certains cercles pour discréditer cette Chambre et ce qu'elle fait. J'ai peine à croire que des conseillers se prêtent volontairement à seconder ces efforts dirigés contre l'existence du Conseil. Pourtant je serais tenté de le croire par la conduite étrange de certains personnages politiques. C'est dans les petites choses que l'on juge des grandes. Je répète que l'enquête n'est pas nécessaire et que ce serait une insulte à faire au comité que d'adopter l'amendement.

L'amendement est mis aux voix et adopté.

La séance est levée.

CONSEIL LEGISLATIF.

Séance du mercredi, le 22 mars 1882

SOMMAIRE :—Dépôt de pétitions par les honorables MM. Beaudry, Dionne, Rémillard, Prudhomme, Couture, Webb, Hearn et Lacoste.—Observations, par l'honorable M. Beaudry, sur l'administration scolaire à Montréal, pétition des autorités municipales de Montréal, demandant que la loi sur ce sujet soit modifiée.—Seconde délibération sur le projet de loi pour autoriser la compagnie d'assurance appelée "The Liverpool and London and Globe Insurance Company" à faire des contrats, à poursuivre et à être poursuivie, dans la province de Québec, en son propre nom et pour d'autres fins, y prennent part les honorables MM. Beaudry, de Boucherville, Lacoste et Rémillard.

PRÉSIDENCE DE L'HONORABLE BOUCHER DE LABRÈRE.

La séance est ouverte à trois heures et vingt minutes.

DÉPÔT DE PÉTITIONS.

L'honorable M. **Beaudry**—*conseiller pour Alma*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil la pétition de la corporation de la cité de Montréal, demandant que la charte de cette cité soit modifiée.

L'honorable M. **Dionne**—*conseiller pour Grandville, commissaire de l'agriculture et des travaux publics*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil quatre pétitions, des habitants de Cacouna, de St-Epiphane, de St-Louis et de St-Eloi, demandant de l'aide pour le séminaire de Rimouski.

L'honorable M. **Rémillard**—*conseiller pour La Durantaye*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil, quatre pétitions :

Les deux premières sont du Septuor Haydn de Québec, l'une demandant que cette société soit constituée législativement, l'autre que le gouvernement lui accorde une allocation.

La troisième, de F. X. Gendron et autres, de la paroisse de St-François de Montmagny, demandant l'adoption d'une loi les constituant en compagnie.

La quatrième, de l'institut canadien de Québec, demandant de l'aide.

L'honorable M. **Prudhomme**—*conseiller pour Rigaud*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil, trois pétitions :

La première, de Stephen Coupérie, secrétaire général de la société

d'agriculture de la Gironde, Bordeaux, Aristide Barnier, ingénieur des mines, conseiller général de l'Inde, Toulouse, Numa Peyrelongue, propriétaire, Bordeaux, et Gustave Charchy, négociant, Bordeaux, France, demandant de constituer légalement l'association dite " Société française des phosphates du Canada.

La seconde, des autorités municipales de la ville de St-Henri, demandant que des modifications soient faites à la loi, 38 Victoria, chapitre 73.

Le troisième, des autorités municipales du village du Côté St-Louis, demandant aussi que des modifications soient faites à la loi 38 Victoria, chapitre 73.

L'honorable M. **Couture** — *conseiller pour Lauzon.* — J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil, trois pétitions :

La première, de l'association de Québec et du lac Supérieur pour l'exploitation des mines demandant que sa charte soit modifiée.

La seconde, de la société d'agriculture No. 2, de Beauce, demandant que la loi relative à l'agriculture et aux travaux publics soit modifiée.

La troisième, de l'union St-Joseph de la ville de Lévis, demandant que sa charte soit modifiée.

L'honorable M. **Webb** — *conseiller pour Wellington.* — J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil la pétition du conseil municipal du village de Richmond, demandant à être érigé en ville.

L'honorable M. **Hearn** — *conseiller pour St-Jacques.* — J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre la pétition de James Gibb Ross et autres, demandant que la " Quebec Hotel Company " soit constituée.

L'honorable M. **Lacoste** — *conseiller pour Mille-Isles.* — J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil la pétition de J. B. Rolland et autres, demandant l'adoption d'une loi constituant la compagnie de papier Rolland.

L'ADMINISTRATION SCOLAIRE A MONTRÉAL.

L'honorable M. **Beaudry** — *conseiller pour Alma.* — Honorables messieurs, permettez-moi, avant que l'on lise l'ordre du jour, de présenter quelques observations sur une importante pétition qui a été lue et reçue réglementairement à la séance d'hier. J'aurais profité de cette occasion pour faire les remarques que j'ai à offrir si j'eusse été présent lorsque cette pétition a été lue.

Tout d'abord, permettez-moi de remettre sous vos yeux le texte même du document en question. Le voici :

A l'honorable Conseil législatif

de la province de Québec.

Le mémoire de la cité de Montréal expose respectueusement :

Que, dans l'opinion des soussignés, il est convenable dans les intérêts de l'éducation, et plus spécialement des contribuables, qui sont taxés pour la construction et le maintien des écoles des commissaires de la cité, que la loi sur l'éducation, 32 Victoria, chapitre 16, et les amendements devraient être modifiés davantage par l'addition des dispositions suivantes :

1. Que, dorénavant, il sera obligatoire pour les commissaires d'école, quand ils auront décidé de demander à la Législature pour être autorisés à augmenter la taxe scolaire, de donner avis par écrit au conseil de ville, au moins un mois avant la réunion de la Législature, que telle est leur intention, mentionnant le taux de l'augmentation et leurs motifs pour justifier cette augmentation.

2. Que, lorsque les commissaires d'école négocieront des bons ou obligations pour prélever de l'argent pour des fins de l'éducation, ils soient obligés de demander des soumissions, par la voie des journaux dans lesquels sont publiées les annonces de la corporation, au moins dix jours avant l'acceptation d'aucune des dites soumissions, et immédiatement après cela, une liste de toutes telles soumissions qui auront été reçues sera publiée pour l'information des parties intéressées.

3. Que toutes les réunions des commissaires d'école agissant en cette qualité, soient accessibles au public et avis de ces réunions soient données par annonces publiques dans les journaux tel que ci-haut mentionné, donnant le lieu, le jour et l'heure de telles réunions, pendant au moins un jour avant toute telle réunion, et que toute décision prise à des réunions tenues sans l'observation de telle formalité soit considérée comme nulle et de nul effet.

Que le 31 décembre de chaque année ou aussitôt que la chose sera possible, les commissaires d'école transmettront au conseil de ville un rapport complet et détaillé des recettes et des dépenses de l'année écoulée, de même que les banques font des rapports au gouvernement,

afin que cet état puisse être dûment étudié par le dit conseil et publié pour l'information des contribuables.

Et vos soussignés ne cesseront de prier.

J. L. BEAUDRY,
Maire.

CHS. GLACKMAYER
Greffier de la cité.

Montréal, 10 janvier 1882.

Cette pétition n'est pas simplement l'expression des désirs des autorités municipales de Montréal, mais je puis dire de plus qu'elle a été préparée et déposée, sur le bureau du Conseil, à la demande expresse d'un grand nombre de citoyens de la ville. Il suffit, pour se convaincre de la justesse des remarques de la pétition, que de faire connaître les faits suivants. C'est un fait admis par tous ceux qui ont étudié la question de l'administration scolaire à Montréal, que cette administration n'a pas été conduite toujours avec la sagesse et l'économie qui auraient dû être apportées. Ainsi, on a construit des édifices somptueux qui ont coûté aux contribuables des sommes bien trop élevées. L'école du Plateau seule a coûté \$182,000. Ceci, on l'admettra, est une dépense folle s'il en est. Une autre école a coûté \$72,000. Une autre encore a coûté \$60,000. Ces dépenses étaient évidemment en dehors des moyens mis à la disposition du bureau administratif des écoles. Et veuillez bien observer ceci, honorables messieurs, c'est que pendant qu'on élevait ainsi des maisons d'écoles princières, on négligeait de bâtir ailleurs même de modestes bâtiments pour les enfants pauvres. La pétition demande que des changements soient faits. Ces changements sont très-raisonnables, suivant moi. Il est clair, d'après le court exposé que je viens de faire, que l'argent n'est pas bien employé, n'est pas employé pour l'objet pour lequel il est perçu. Suivant l'esprit de la législation sur la matière, ces commissaires sont irresponsables aux contribuables et même au conseil de ville qui leur remet le montant de la taxe scolaire. Il me semble qu'il y a lieu de changer ce système défectueux.

L'ordre du jour appelle la seconde délibération sur le projet de loi pour autoriser la compagnie d'assurance appelée "The Liverpool and London and Globe Insurance Company," à faire des contrats, à poursuivre et à être poursuivie, dans la province de Québec, en son propre nom, et pour d'autres fins.

L'honorable M. **Beaudry** — *conseiller pour Alma*. — Cette compagnie a une charte impériale, mais elle n'a pas d'existence légale au Canada. Ainsi, pour recouvrer une dette ou être poursuivie, il faudrait que les noms de tous les actionnaires, au nombre de trois ou quatre mille, fussent mentionnés dans les pièces de la poursuite.

L'exposé des motifs que nous trouvons au commencement du projet de loi explique parfaitement l'objet de cette loi. Ainsi il est dit que " la compagnie d'assurance appelée " The Liverpool and London and Globe Insurance Company " établie en Angleterre et reconnue et autorisée par divers actes du Parlement impérial et spécialement par l'acte appelé " The Liverpool and London and Globe Insurance Company's act 1864 " du dit Parlement impérial, a fait des affaires d'assurance contre le feu et sur la vie et autres matières qui s'y rapportent, sans être constituée, et attendu que la dite compagnie a établi et nommé un bureau local de directeurs dans la cité de Montréal, afin de transiger les affaires de la dite compagnie, dans la puissance du Canada, qu'elle a depuis plusieurs années transigé des affaires et qu'elle en transige encore en vertu d'une autorisation qui lui a été accordée par le gouvernement de la Puissance du Canada, et conformément à la loi qui régit cette matière, et attendu que toutes les propriétés immobilières situées dans la province de Québec appartenant à la dite compagnie soit comme propriétaire absolu ou autrement, et toutes les sommes de deniers appartenant à la dite compagnie ou placées pour elle dans la dite province, et toutes les sûretés qui s'y rapportent, ont été jusqu'à ce jour, acquises et mises soit au nom de la dite compagnie ou au nom des administrateurs, des directeurs ou des officiers de la dite compagnie, mais pour l'usage et le bénéfice de la dite compagnie ; et attendu qu'il est à propos d'accorder à la dite compagnie les moyens de recouvrer les dettes qui lui sont dues, et de soutenir les poursuites, ou autres procédures pour dommages causés à ses propriétés, et aussi de donner à la dite compagnie les moyens de poursuivre les personnes qui déroberaient ou détourneraient des sûretés, sommes de deniers ou autres biens à elle appartenant, ou qui frauderaient ou causeraient des dommages à la dite compagnie, et aussi d'accorder aux personnes qui pourraient avoir des réclamations à exercer contre la dite compagnie, les moyens de la poursuivre sous son nom " The Liverpool and London and Globe Insurance Company " et ci-après mentionnée comme " la dite compagnie." Sa Majesté, par et de l'avis et du consentement de la Législature de Québec décrète ce qui suit : Vu les circonstances que nous fait connaître l'exposé des motifs de cette demande de législation, je crois que :

cette Chambre ne pourrait refuser d'accéder à ce qui nous est demandé, lorsque tous les intérêts en jeu sont sauvegardés par les dispositions que je vais lire.

L'article 2 dit : " Tout jugement ou tout décret ou ordre qui pourront en tout temps, après l'adoption de cette loi, être obtenu contre la dite compagnie, auront le même effet et créeront le même droit contre les biens et les deniers de la dite compagnie, et contre les personnes et les biens de chaque propriétaire d'icelle, que si tous les propriétaires de la dite compagnie étaient en cause dans toute telle action, poursuite ou procédure. "

L'article 3 ajoute : " Tout jugement et tout décret ou ordre, qui seront en aucun temps après l'adoption de cette loi, obtenu contre la dite compagnie, peuvent être exécutés par voie de saisie, non-seulement sur les biens de la dite compagnie, mais encore, à moins que le contraire ne soit mentionné dans l'acte en vertu duquel tels jugement, décret ou ordre pourront avoir été obtenus et si la diligence nécessaire a été faite pour obtenir le paiement de tels jugement, décret ou ordre par exécution contre les biens de tout propriétaire actuel de la compagnie, ou contre les biens de tout propriétaire antérieur d'icelle individuellement jusqu'à parfait paiement de tels jugement, décret ou ordre, mais pour faire exécuter les biens d'aucun propriétaire antérieur, tel propriétaire devra avoir été membre de la dite compagnie, lorsque le contrat au sujet duquel tels jugement, décret ou ordre auront été rendus a été fait, ou être devenu propriétaire durant l'existence de ce contrat ou lorsque tels jugement, ordre ou décret ont été rendus, pourvu aussi qu'aucune exécution ne pourra émaner contre les biens d'un propriétaire antérieur en vertu de tels jugement, ordre ou décret, trois ans après que telle personne que l'on veut tenir responsable aura cessé d'être propriétaire dans la dite compagnie, et toute personne dont les propriétés auront été saisies en vertu de tels jugement, décret ou ordre obtenus comme susdit, sera remboursée et payée, à même les fonds de la dite compagnie, de toutes pertes, dommages et frais que cette personne aura encourus et qu'elle pourra encourir à l'avenir, ou auxquels elle pourra être sujette à raison de la dite exécution, et toute telle personne aura contre les autres membres de la dite compagnie, les mêmes recours qu'elle aurait pu avoir dans un cas semblable, si cette loi n'eut pas été passée. "

Enfin, l'article 4 déclare que " tous les bons, conventions, hypothèques et obligations pour assurer le paiement de deniers, l'exécution de convention et autres sûretés qui ont été acceptées, ou qui le seront à

l'avenir, au nom de la dite compagnie ou au nom de toutes autres personnes, comme administrateurs de la dite compagnie dans cette province, ou par aucun directeur ou officier de la dite compagnie, ou par aucune autre personne pour et au nom de la dite compagnie, sous son nom corporatif "The Liverpool and London and Globe Insurance Company," seront valables à toutes fins quelconques et la dite compagnie pourra poursuivre en vertu d'iceux, et en opérer le recouvrement, sans mentionner tous ou aucun des propriétaires ou des membres de la dite compagnie comme si elle eut été constituée sous son nom propre." Ainsi il est clair que tous les intérêts sont suffisamment protégés. Je n'en dirai pas davantage pour le moment. Il y a dans cette Chambre des hommes de loi qui s'y entendent infiniment mieux que moi et qui, je l'espère donneront leur opinion sur ce sujet.

L'honorable M. **de Boucherville**—*conseiller pour Montarville.*
—C'est un projet de loi très-extraordinaire. Je ne crois pas qu'il y ait un précédent où une compagnie qui n'a pas été constituée ici, ait demandé de si grands pouvoirs. Je demanderai au gouvernement s'il a pris des renseignements au sujet de cette proposition. C'est lui qui est chargé de veiller à cela. Il y a un honorable conseiller qui pourrait répondre à ma demande car je sais qu'il possède de profondes connaissances légales.

L'honorable M. **Lacosie**—*conseiller pour Mille-Isles.*—Comme il se peut que ce soit à moi que s'adresse l'allusion de l'honorable conseiller pour Montarville, je me donne le bénéfice du doute et je réponds.

Il n'y a pas de doute qu'il y a d'étranges choses dans ce projet de loi. Cependant je m'empresse de dire qu'il y a du bon aussi. Il est assez étrange que cette compagnie ne demande pas purement et simplement d'être constituée en vertu des lois de la province. La législation exceptionnelle est toujours dangereuse et il faut autant que possible éviter d'en faire. Ainsi si on ne modifiait pas le projet, il arriverait ceci, c'est qu'on aurait jugement contre la compagnie sans cependant connaître les noms des actionnaires. L'article 3 est aussi extraordinaire. Il donne une nouvelle preuve combien est dangereuse la législation exceptionnelle. En vertu de cet article, il y a prescription dans 3 ans. Aujourd'hui, d'après la loi ordinaire, un jugement contre une compagnie ou quelques membres d'une association est toujours valable pendant 30 ans, tandis que dans ce cas-ci il est prescrit au bout de trois années.

L'honorable M. **Rémillard**—*conseiller pour La Durantaye.*—
Je demanderai à l'honorable conseiller pour Alma de bien vouloir

remettre à demain la deuxième délibération sur ce projet. Je n'ai pas pu encore en prendre connaissance. C'est une compagnie qui a reçu une charte en Angleterre mais qui n'est pas légalement en existence au Canada. Sa demande de certains pouvoirs me paraît extraordinaire et j'avoue que j'ai un vif désir d'étudier la question de manière à me mettre en position de prendre part à la discussion, si mon honorable ami veut bien la renvoyer à demain.

L'honorable M. **Beaudry**—*conseiller pour Alma*.— On trouve étrange la disposition qui déclare que trois ans après qu'une personne aura cessé d'être actionnaire il soit considéré comme libéré, mais il me semble bien juste de tenir quitte un actionnaire qui aura cessé de l'être pendant la période de trois années.

Je me rends avec beaucoup de plaisir à la demande qui m'est faite de renvoyer la suite de la délibération à demain.

L'honorable M. **Starnes**—*conseiller pour Salaberry*.—La compagnie dont il s'agit fait des affaires ici avec l'autorisation du gouvernement fédéral. La responsabilité des actionnaires est illimitée comme cela ressort de la lecture des articles faite par l'honorable conseiller pour Alma. Le seul objet qu'elle a en vue est d'éviter d'avoir à mentionner dans une poursuite tous les noms des actionnaires au nombre de quatre mille je crois. Je suis, depuis 25 ans, le président du bureau local de cette compagnie et j'ai toujours trouvé que c'était un inconvénient très considérable.

L'honorable M. **Lacoste**—*conseiller pour Mille-Iles*.—Je n'ai aucune objection à ce que le projet soit adopté dès maintenant en seconde délibération. Seulement j'ai cru devoir faire observer que c'était une législation exceptionnelle que l'on nous demandait, voilà tout. . . .

L'honorable M. **Starnes**.— . . très-bien. . . La compagnie n'a pas l'intention de poursuivre, mais si cela se présentait, elle désire que l'inconvénient existant disparaisse. Le projet pourrait être renvoyé immédiatement au comité des intérêts locaux, cela aurait pour effet de sauver du temps. Encore une fois le seul but de la compagnie c'est d'avoir le droit de poursuivre et d'être poursuivie sous son nom de compagnie et non comme à présent.

La suite de la délibération est renvoyée à demain.

La séance est levée.

CONSEIL LEGISLATIF.

Séance du jeudi, le 23 mars 1882.

SOMMAIRE :—Dépôt de pétitions par les honorables MM. Prudhomme, Couture, Webb, Dostaler, Starnes, Archambeault et Beaudry.—Dépôt, par l'honorable M. Archambeault, du deuxième rapport du comité des ordres permanents et des projets de lois d'intérêt local.—Dépôt, par l'honorable M. de Boucherville, d'un projet de loi pour constituer le collège commercial de Varennes.—Adresse votée, sur la proposition de l'honorable M. de Boucherville, demandant le dépôt d'une copie du contrat d'acquisition, par la compagnie du Pacifique, des embranchements de St-Eustache et de St-Lin, observations de l'honorable M. Dionne sur cette adresse.—Deuxième délibération sur le projet de loi portant addition de nouvelles dispositions à la loi relative au ministère de l'agriculture et des travaux publics, y prennent part les honorables MM. Ross, de LaBruère, Rémillard, Archambeault et de Boucherville.—Deuxième délibération sur le projet de loi pour autoriser la compagnie appelée "The Liverpool and London and Globe Insurance Company" à faire des contrats, à poursuivre et à être poursuivie dans la province de Québec, en son propre nom et pour d'autres fins.

PRÉSIDENCE DE L'HONORABLE BOUCHER DE LABRUIÈRE.

La séance est ouverte à trois heures et vingt minutes.

DÉPÔT DE PÉTITIONS.

L'honorable M. **Prudhomme**—*conseiller pour Rigaud*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil législatif, deux pétitions :

La première des autorités municipales de la ville de Ste-Cunégonde, demandant que la loi 38 Victoria, chapitre 73 soit modifiée.

La seconde, des autorités municipales du village de St-Gabriel, demandant aussi que la loi 38 Victoria, chapitre 73 soit modifiée.

L'honorable M. **Couture**—*conseiller pour Lauzon*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil, deux pétitions :

La première, du révérend J. T. A. Chaperon, curé de la paroisse de Ste-Marie de la Beauce, demandant de l'aide pour le soutien d'une école de sourds-muets.

La seconde, de l'hôpital de Sorel, demandant que son allocation annuelle lui soit continuée.

L'honorable M. **Webb**—*conseiller pour Wellington*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre, deux pétitions :

La première, des autorités municipales de Melbourne et Brompton

Gore, s'opposant à ce que les privilèges demandés par la compagnie appelée " The St-Francis Bridge Company, " soient accordés.

La seconde, des contribuables de Melbourne et autres lieux, s'opposant également à ce que les privilèges demandés par la compagnie appelée " The St-Francis Bridge Company, " soient accordés.

L'honorable M. **Dostaler**—*conseiller pour Lanaudière.*—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil la pétition de M. H. Dubois, et autres, de Durham-Sud et de St-André d'Acton, demandant de l'aide pour l'ouverture d'une route dans le canton d'Acton.

L'honorable M. **Starnes**—*conseiller pour Salaberry.*—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil la pétition du " Montreal Protestant Orphan Asylum, " demandant de l'aide.

L'honorable M. **Archeambeault**—*conseiller pour Repentigny.*—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil la pétition de Alfred Laroque et autres, demandant l'adoption d'une loi constituant la compagnie du chemin de fer de Wentworth.

L'honorable M. **Beaudry**—*conseiller pour Alma.*—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil la pétition de la compagnie manufacturière Lawlor, demandant l'adoption d'une loi constituant cette compagnie sous le nom de compagnie canadienne manufacturière.

LECTURE ET RÉCEPTION DE PÉTITIONS.

Les pétitions suivantes, déposées le 21 courant, sont lues et reçues :

Du révérend M. Dorval et autres, de la paroisse de l'Assomption, demandant la construction d'un embranchement à partir du village de l'Assomption à aller à la station de l'Épiphanie ; de J. J. Desautels et autres, de Ste-Rose, demandant une allocation pour une académie ; du révérend Louis J. Huot et autres, demandant la construction d'un embranchement à partir du village de l'Assomption à aller à la station de l'Épiphanie ; du révérend M. Trahan et autres, demandant qu'aucun changement ne soit fait à la loi de chasse ; de J. B. Guévremont et autres, demandant qu'aucun changement ne soit fait aux lois de la chasse ; de James Sheppard et autres, de la ville de Sorel, demandant que certains établissements agricoles situés dans la ville de Sorel soient exemptés de taxe ; de Lord Dunmore et autres, demandant l'adoption d'une loi constituant la compagnie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs ; de Joseph Bonneau et autres, du canton d'Armagh, demandant de l'aide pour la colonisation ; de F. Holloway, demandant de l'aide pour l'asile des orphelins de Québec ; de l'asile Finlay, demandant de l'aide ; de différentes person-

nes, demandant de l'aide pour le séminaire de Rimouski ; de Edouard Lynch et autres, de l'Épiphanie, demandant la construction d'un embranchement à partir du village de l'Assomption, à aller à la station de l'Épiphanie ; des sœurs directrices de l'institution provinciale des sourdes et muettes de Montréal, demandant de l'aide ; de la compagnie canadienne d'éclairage électrique, demandant des amendements à sa charte ; de la société dite : " The Incorporated Church Society of the Diocese of Quebec ", demandant un acte de constitution concernant le " fonds de dotation de l'Église d'Angleterre " ; de la société littéraire et historique de Québec, demandant de l'aide ; de la faculté médicale de l'université du Bishop college, demandant un octroi ; de la compagnie des chars à passagers de Montréal, demandant l'adoption d'un acte pour lui permettre d'augmenter son capital et pour d'autres fins ; de la compagnie d'abattoirs de Montréal, demandant l'adoption d'un projet pour autoriser un emprunt ; des Sœurs de la Miséricorde de l'hospice de la Maternité de Montréal, demandant un octroi ; de G. F. Burnett et autres, demandant un acte les constituant sous le nom de " La compagnie du Gaz de St-Hyacinthe " ; du révérend M. Nantal *et al.*, demandant de l'aide pour la reconstruction du collège de Ste-Thérèse ; de la compagnie d'Aqueduc de Louiseville, demandant l'adoption d'une loi constituant cette compagnie ; du révérend M. Tassé et autres, de St-Lin ; du révérend M. Normandin et autres, de Lachenaie ; du révérend M. Péladeau et autres ; du révérend M. Caisse et autres, de St. Sulpice, tous demandant la construction d'un embranchement à partir du village de l'Assomption à aller à la station de l'Épiphanie ; de John Fraser, relative à la succession Hugh Fraser, demandant une commission royale.

DÉPÔT D'UN RAPPORT DE COMITÉ.

L'honorable M. **Archambeault**—*conseiller pour Repentigny*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du conseil le 2e rapport du comité des ordres permanents et des projets de lois d'intérêt local.

Le rapport expose que le comité a examiné 47 pétitions, dont 14 demandant une législation particulière.

DÉPÔT D'UN PROJET DE LOI.

L'honorable M. **de Boucherville**—*conseiller pour Montarville*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil législatif un projet de loi ayant pour objet de constituer le collège commercial de Varennes.

La 2e délibération sur ce projet est renvoyée à demain.

L'honorable M. **de Boucherville**.—J'ai l'honneur de proposer qu'une adresse soit votée demandant à Son Honneur le lieutenant-gouverneur de faire déposer sur le bureau du Conseil législatif copie du contrat d'acquisition, par la compagnie du Pacifique, des chemins de fer désignés, dans le traité entre le gouvernement et le chemin de fer du Pacifique, comme branche de St-Eustache et branche de St-Lin, lesquels chemins de St-Eustache et de St-Lin sont engagés et hypothéqués comme garantie du paiement de la somme de \$3,600,000, prix d'achat de la partie ouest du chemin provincial.

Cette proposition est adoptée.

L'honorable M. **Dionne**—*conseiller pour Grandville, commissaire de l'agriculture et des travaux publics*.—Je puis assurer à l'honorable conseiller que le gouvernement se fera un plaisir de déposer tous les documents qui sont demandés dans cette proposition.

L'ordre du jour appelle l'examen, en comité général, du projet de loi portant addition de nouvelles dispositions à la loi relative au ministère de l'agriculture et des travaux publics.

La Chambre siège en comité général, l'honorable M. Laviolette président.

L'honorable M. **Ross**—*conseiller pour Chaouinigan*.—J'éme suis déjà permis de demander pourquoi on n'autorisait la création que d'une seule association de ce genre. Je n'ai pas reçu de réponse à ma demande. Je la renouvelle aujourd'hui, espérant être plus heureux.

L'honorable M. **de LaBruère**—*conseiller pour Rougemont, président du Conseil législatif*.—L'objet de la loi est de créer une seule société comme il en est pour la société des arts et métiers, qui n'a qu'un seul bureau pour toute la province. Une association semblable à celle que nous voulons créer existe à Ontario. Elle se réunit tous les ans une ou plusieurs fois et discute des questions se rattachant à la fabrication du beurre et du fromage. On est tellement convaincu de l'importance d'une telle institution que le gouvernement de la province a voté une dotation annuelle de \$2,000. Ici une pareille institution pourra être établie et sera d'un grand secours pour les progrès de l'industrie dont elle réunira les principaux intéressés.

L'honorable M. **Rémillard**—*conseiller pour La Durantaye*.—Il faudrait un bureau spécial ou à tout le moins un endroit désigné d'avance pour que les gens puissent signer la déclaration requise par le projet. Il n'est pas pourvu à ce cas. Je serais bien aise de recevoir des explications au sujet des articles 6 et 7 ; les dispositions contenues dans ces articles ne me paraissent pas très-claires.

L'honorable M. **Archambeault**—*conseiller pour Repentigny*.— Je comprends que toutes les petites sociétés qui pourront s'organiser dans les différentes parties de la province, pourront se faire représenter aux réunions de cette grande société générale. Seulement le chiffre de cinquante me paraît trop élevé.

L'honorable M. **de LaBruère**.—Déjà soixante membres ont signé la déclaration.

L'honorable M. **Archambeault**.—J'ignorais cela... Alors il faudrait déterminer le lieu de réunion de la société ou son siège d'affaires.

L'honorable M. **de Boucherville**—*conseiller pour Montarville*.—Je l'ai déjà dit, c'est un excellent projet de loi, mais je ne puis pas comprendre comment cette loi se rattache à celle relative au ministère de l'agriculture. On nous a cité l'exemple d'Ontario. Je sais qu'il y existe une société comme celle dont on demande la création. Si je ne suis pas dans l'erreur, cette loi ne regardera pas les sociétés qui s'organisent dans les paroisses pour élever des fabriques de fromage. Seulement ceux qui s'occupent de cette industrie ont compris qu'il y aurait pour eux de grands avantages à se réunir souvent en convention. Là tous les hommes pratiques émettraient leur opinion, leur avis sur leur industrie, signaleraient les progrès qui se seraient accomplis dans une partie quelconque de la province, on aviserait aux moyens les plus propres à améliorer soit le produit, soit les procédés de fabrication. Voilà, si je ne me trompe, l'objet de cette proposition de loi. Ce moyen serait excellent pour répandre partout les connaissances nouvelles que l'on acquerrait. Je suis tellement convaincu des avantages qui résulteraient de la création d'une telle société que je voudrais même qu'il y en eu plus qu'une, afin que l'émulation s'établisse entre elles. Ainsi le lieutenant gouverneur pourrait être autorisé à permettre la création de deux sociétés. Au reste je ne fais qu'une simple suggestion, mon intention n'est pas de combattre le projet de loi de l'honorable président.

L'honorable M. **de LaBruère**.—Différentes suggestions, que je désire étudier, m'ayant été faites, je demanderai que le comité lève séance et que la suite de l'examen du projet soit renvoyée à lundi. Dans l'intervalle j'étudierai les amendements que l'on a signalés comme nécessaires pour rendre la loi proposée plus complète.

La suite de l'examen du projet de loi est renvoyée à lundi.

L'ordre du jour appelle la 2e délibération sur le projet de loi pour autoriser la compagnie d'assurance appelée " The Liverpool and London and Globe Insurance Company " à faire des contrats, à poursuivre et à être poursuivie, dans la province de Québec, en son propre nom et pour d'autres fins.

L'honorable M. **Beaudry** *conseiller pour Alma*.—Je propose que ce projet soit adopté en 2e délibération.

Cette proposition est adoptée. Le projet est renvoyé au comité d'intérêt local.

La séance est levée.

CONSEIL LÉGISLATIF.

Séance du vendredi, le 24 mars 1882.

SOMMAIRE :—Dépôt de pétitions par les honorables MM. Hearn et de La Bruère.—Lecture et réception de pétitions.—Dépôt, par l'honorable M. Dionne, du premier rapport du comité des impressions. Aussi, d'un projet de loi concernant le Conseil législatif.—Dépôt, par l'honorable M. Couture, d'un projet de loi pour constituer l'académie des garçons de St-Joseph de Lévis.—Adressa demandant le dépôt sur le bureau de copie de tous documents relatifs à la cause d'un nommé Lalonde, accusé d'avoir vendu des liqueurs spiritueuses sans licence dans le village de Richmond.—Adoption en 2e délibération, des projets de lois portant modification de la loi pour protéger les manufactures de fromage et de beurre dans cette province, et pour constituer le collège commercial de Varennes. Le premier de ces projets est renvoyé à un comité général ; le second, au comité des projets d'intérêt local.

PRÉSIDENCE DE L'HONORABLE BOUCHER DE LABRUÈRE.

La séance est ouverte à trois heures et dix minutes.

DÉPÔT DE PÉTITIONS.

L'honorable M. **Hearn**—*conseiller pour Stadacona*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau la pétition de la cité de Québec, demandant que sa charte soit modifiée.

L'honorable M. **de LaBruère**—*conseiller pour Rougemont, président du Conseil législatif*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre la pétition de Victor Langelier et autres, de St-Césaire, demandant que l'Union St-Joseph de St-Césaire soit constituée.

LECTURE ET RÉCEPTION DE PÉTITIONS.

Les pétitions suivantes, déposées le 22 courant, sont lues et reçues :

De la cité de Montréal, demandant des amendements à sa charte ; des paroissiens de St-George de Cacouna, demandant de l'aide pour le séminaire de Rimouski ; de Paul Pelletier et autres, de la paroisse de St-Louis, comté de Témiscouata, demandant de l'aide pour le séminaire de Rimouski ; de l'institut canadien de Québec, demandant de l'aide ; de F. X. Gendron et autres, de la paroisse de St-François, de Montmagny, demandant l'adoption d'une loi les constituant en compagnie ; de Stephen Couperie, secrétaire général de la Société d'Agriculture

de la Gironde, en autres, demandant que la société française des Phosphates du Canada soit constituée ; de J. B. Rolland et autres, demandant une loi les constituant sous le nom de compagnie de papier Rolland ; de la corporation de la ville de St-Henri, demandant des amendements à l'Acte 38 Vict. ch. 73 ; de la corporation du village du Côteau St-Louis, demandant des amendements à l'acte 38 Vict. ch. 73 ; de l'association de Québec et du Lac Supérieur pour l'exploitation des mines, demandant des amendements à sa charte ; de la Société d'Agriculture No. 2, du comté de Beauce, demandant un amendement à l'acte concernant l'agriculture et les travaux publics ; du Septuor Haydn, de la cité de Québec, demandant d'être constitué ; du Septuor Haydn, de la cité de Québec, demandant de l'aide ; de Henri Langelier et autres, de la paroisse de St-Eloi, demandant de l'aide pour le séminaire de Rimouski ; des habitants de St-Epiphane, demandant de l'aide pour le séminaire de Rimouski ; de James Gibb Ross et autres, demandant une loi constituant " The Quebec Hotel company ; du conseil local du village de Richmond, demandant à être érigé en ville.

DÉPÔT DE RAPPORT DE COMITÉ.

L'honorable M. **Dionne**—*conseiller pour Grandville, commissaire de l'agriculture et des travaux publics.*—J'ai l'honneur de déposer le premier rapport du comité des impressions.

Ce rapport expose que l'honorable M. Marchand a été nommé président et que le comité sera en nombre lorsqu'il y aura cinq membres présents.

Ce rapport est adopté.

DÉPÔT DE PROJETS DE LOIS.

L'honorable M. **Couture**—*conseiller pour Lauson.*—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil un projet de loi ayant pour objet de constituer l'Académie des garçons de St-Joseph de Lévis.

La 2e délibération sur ce projet est fixée à lundi.

L'honorable M. **Dionne**—J'ai l'honneur de déposer un projet de loi concernant le président du Conseil législatif.

La 2e délibération sur ce projet est fixée à mardi.

L'honorable M. **Webb**—*conseiller pour Wellington.*—J'ai l'honneur de proposer qu'une adresse soit votée priant Son Honneur le lieutenant gouverneur de faire déposer sur le bureau du Conseil législatif toutes

lettres, communications, mémoires ou autres documents qui ont pu être transmis au gouvernement de cette province, relativement à la cause d'un nommé Lalonde qui a été accusé, il y a quelque temps, d'avoir vendu sans licence des liqueurs spiritueuses dans le village de Richmond, et qui a été menacé d'une poursuite pour le mettre à l'amende et le punir de ce délit.

L'ordre du jour appelle la 2e délibération sur le projet de loi portant modification de la loi pour protéger les manufactures de fromage et de beurre dans cette province.

L'honorable M. **de LaBruère**—*conseiller pour Rougemont, président du Conseil législatif.*—Je propose que ce projet soit adopté en 2e délibération.

Cette proposition est adoptée.

La discussion des articles en comité général est fixée à demain.

L'ordre du jour appelle la 2e délibération sur le projet de loi constituant le collège commercial de Varennes.

L'honorable M. **de Boucherville**—*conseiller pour Montarville.*—Je propose que ce projet soit adopté en 2e délibération.

Cette proposition est adoptée. Le projet est ensuite renvoyé au comité d'intérêt local.

La séance est levée.

CONSEIL LEGISLATIF.

Séance du lundi, le 27 mars 1852.

SOMMAIRE :—Dépôt de pétitions par les honorables MM. de Boucherville, Laviolette, Rémillard, Savage et Couture.—Lecture et réception des pétitions.—Dépôt, par l'honorable M. Dostaler, du premier rapport du comité des "Débats". Adoption de ce rapport.—Retrait de la proposition de loi tendant à ajouter de nouvelles dispositions à la loi relative au ministère de l'agriculture et des travaux publics.—Adoption, en comité général, des articles et fixation de la 3e délibération du projet de loi tendant à protéger les manufactures de fromage et de beurre, dans cette province.

PRÉSIDENCE DE L'HONORABLE BOUCHER DE LABRUÈRE.

La séance est ouverte à trois heures et vingt-cinq minutes.

DÉPÔT DE PÉTITIONS.

L'honorable M. **de Boucherville**—*conseiller pour Montarville*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre les pétitions de Mgr. l'évêque catholique de Montréal et autres ; de L. H. Massue et autres de Varennes, et de W. Weir et autres de Montréal, demandant de l'aide pour le collège commercial de Varennes.

L'honorable M. **Laviolette**—*conseiller pour Lorimier*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil la pétition de S. C. Stevenson et autres, demandant que la compagnie dite "The Huntingdon County Railway Company of Quebec" soit constituée.

L'honorable M. **Rémillard**—*conseiller pour La Durantaye*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau la pétition des habitants de la nouvelle mission de St-Nérée et autres endroits, demandant de l'aide pour l'ouverture de certaines routes.

L'honorable M. **Savage**—*conseiller pour le Golfe*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre les pétitions de Z. Bourdage et autres, de Bonaventure ; de Jeremiah Jones et autres, de Port Daniel ; de André Leblanc et autres, de New-Richmond ; de David Kerr et autres ; de L. Robitaille et autres, de New-Carlisle ; de W. Smith et autres ; de New-Carlisle ; de Walter C. Ross et autres, de Hopetown ; de Charles Robins et autres, de Paspébiac ; de Andrew S. Young et autres, de Messieurs LeBouthillier, frères et autres, de Paspébiac, du révérend Cyprien Larrivée et autres de Paspébiac ; de Thivierge et

autres, de St-Bonaventure ; du révérend P. Lindsay et autres, de Richmond ; des habitants de l'Anse-au-Gascon ; du révérend M. Lévesque et autres, du canton Port-Daniel ; du révérend J. F. Audet et autres, des Angers de Cascapédia ; de W. McPherson et autres, du canton Port Daniel ; de Edouard Legallais et autres, du district de Gaspé ; du révérend M. Chrétien et autres, de St-Charles de Caplan, de Robert Fair et autres, de Black Cape ; toutes ces pétitions demandant que la Législature adopte une loi pour constituer la nouvelle compagnie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs.

L'honorable M. **Couture** — *conseiller pour Lauson*. — J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre, trois pétitions :

La première, de J. R. Woodward et autres, demandant l'adoption d'une loi pour constituer la compagnie de chemin de fer de Leeds et des cantons de l'Est.

La seconde, du révérend J. O. Soucy et autres, demandant de l'aide pour un chemin de colonisation,

La troisième, de l'Hospice de St-Joseph de Notre-Dame de Lévis, demandant de l'aide.

LECTURE ET RÉCEPTION DE PÉTITIONS.

Les pétitions suivantes déposées le 22 du courant, sont lues et reçues :

De la compagnie appelée : "The Lawlor Manufacturing Company," demandant une loi la constituant sous le nom de "The Canadian Manufacturing Company" ; des officiers du Montreal Protestant Orphan Asylum, demandant de l'aide ; de N. H. Dubois et autres, de Durham Sud et de St-André d'Acton, demandant de l'aide pour l'ouverture d'une route dans le canton d'Acton ; de la corporation de Melbourne and Brompton Gore, s'opposant aux privilèges demandés par la compagnie appelée : "The St. Francis Bridge Company" ; de Alfred Laroque et autres, demandant l'incorporation de la compagnie du chemin de fer de Wentworth ; de la corporation du village de St-Gabriel, demandant des amendements à l'acte 38 Vict., ch. 73 ; de la corporation du village de Ste-Cunégonde, demandant des amendements à l'acte 38 Vict., ch. 72 ; des contribuables de Melbourne et autres lieux, s'opposant aux privilèges demandés par la compagnie appelée "The St. Francis Bridge Company" ; du révérend J. T. A. Chaperon, curé de la paroisse de Ste-Marie de la Beauce, demandant de l'aide pour le soutien d'une école de sourds-muets ; de l'Hôpital St-Joseph de Beauharnois, demandant de l'aide ; de l'Hôpital de Sorel, demandant que son allocation annuelle lui soit continuée ; de la cite

de Québec, demandant des amendements à sa charte; de Victor Langelier et autres, de St-Césaire, demandant que l'Union St-Joseph de St. Césaire soit constituée.

DÉPÔT DE RAPPORT DE COMITÉ.

L'honorable **M. Dostaler** — *conseiller pour Lanaudière* — J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre le premier rapport du comité des "Débats."

Ce rapport expose que l'honorable M. Dostaler a été élu président du comité de la Chambre de lecture et de la publication des Débats.

Le rapport est adopté.

L'ordre du jour appelle la suite de la discussion des articles en comité général du projet tendant à ajouter de nouvelles dispositions à la loi relative au ministère de l'agriculture et des travaux publics.

L'honorable **M. de LaBruère** — *conseiller pour Rougemont, président du Conseil législatif*. — Je prierai la Chambre de me permettre de retirer ce projet de loi. J'ai l'intention de retoucher entièrement la rédaction et de le déposer de nouveau.

Le projet de loi est retiré.

Le projet de loi portant modification de la loi tendant à protéger les manufactures de fromage et de beurre dans cette province est examiné en comité général et adopté; la troisième délibération est fixée à demain.

La séance est levée.

CONSEIL LEGISLATIF.

Séance du mardi le 28 mars 1882.

SOMMAIRE :—Dépôt de pétitions par les honorables MM. Prudhomme et Lacoste.
—Dépôt, par l'honorable M. Dostaler, du 3e rapport du comité des ordres permanents et des projets d'intérêt local.—Dépôt, par l'honorable M. Beaudry, d'un projet de loi portant que l'édit de 1743 de Louis XV, roi de France, et enregistré au conseil supérieur est la loi de cette province.—Dépôt, par l'honorable M. de La Bruère, d'un projet de loi tendant à autoriser la création d'une société sous le nom de " Société d'industrie laitière de la province de Québec ".
—Adoption définitive du projet de loi tendant à modifier la loi relative aux manufactures de fromage et de beurre dans cette province.

PRÉSIDENCE DE L'HONORABLE BOUCHER DE LABRUÈRE.

La séance est ouverte à trois heures et vingt minutes.

DÉPÔT DE PÉTITIONS.

L'honorable M. **Prudhomme**—*conseiller pour Rigaud*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil la pétition des Sœurs de la maison d'asile de St-Ignace du Côteau du Lac, demandant de l'aide.

L'honorable M. **Lacoste**—*conseiller pour Mille-Isles*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre la pétition de Gustave Henrich von Ruffer et autres, demandant que le projet de loi constituant la compagnie " The Pioneer beet root sugar Company " ne soit pas adoptée.

DÉPÔT D'UN RAPPORT DE COMITÉ.

L'honorable M. **Dostaler**—*conseiller pour Lanaudière*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil le 3e rapport du comité des ordres permanents et des projets d'intérêt local.

Ce rapport expose que le comité a examiné 51 pétitions, dont 17 demandant une législation particulière.

Ce rapport est adopté.

DÉPÔT DE PROJETS DE LOI.

L'honorable M. **Beaudry**—*conseiller pour Alma*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil un projet de loi portant que l'édit de 1743 de Louis XV, roi de France, et enregistré au conseil supérieur, est la loi de cette province.

La 2e délibération est fixée à demain.

L'honorable M. de **LaBruère**—*conseiller pour Rougemont et président du Conseil législatif.*—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil un projet de loi tendant à autoriser la création d'une société sous le nom de " Société d'industrie laitière de la province de Québec." C'est le même projet que la Chambre m'a permis de retirer l'autre jour.

La deuxième délibération est fixée à vendredi.

Le projet de loi tendant à modifier la loi relative aux manufactures de fromage et de beurre dans cette province est définitivement adopté dans les formes réglementaires.

La séance est levée.

CONSEIL LEGISLATIF.

Séance du mercredi, le 29 mars 1882.

SOMMAIRE :—Dépôt de pétitions par les honorables MM. Ross, Lacoste, Bryson, Webb, Savage et Couture.—Lecture et réception de pétitions.—Dépôt, par l'honorable M. Beaudry, du deuxième rapport du comité des contingents.—Transmission de deux projets de lois.—Observations, par l'honorable M. de Boucherville, sur le discours de M. Chapleau. M. Starnes.—Deuxième délibération sur le projet de loi portant que l'édit de 1743 de Louis XV, roi de France, et enregistré au conseil supérieure, est la loi de cette province : prennent part à la discussion les honorables MM. Beaudry et Starnes.

PRÉSIDENCE DE L'HONORABLE BOUCHER DE LABRÈRE.

La séance est ouverte à trois heures et quinze minutes.

DÉPÔT DE PÉTITIONS.

L'honorable M. **Ross**—*conseiller pour Chaouiniganic*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil, deux pétitions :

La première, de F. L. Desaulniers et autres, demandant que la compagnie de chemin de fer de Trois-Rivières et du Nord-Ouest, soit constituée.

La seconde, des autorités municipales de Trois-Rivières, demandant que la charte de cette ville soit modifiée.

L'honorable M. **Lacoste**—*conseiller pour Mille-Isles*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil, deux pétitions :

La première, des religieux Trappistes du Lac des Deux-Montagnes demandant que l'association appelée La Trappe de Notre-Dame des Deux-Montagnes, soit constituée.

La seconde, de F. Wolfertan, Thomas et autres, de Montréal, demandant que la compagnie "The Montreal General Trust Company" soit constituée.

L'honorable M. **Bryson**—*conseiller pour Inkerman*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil la pétition des Dames du "Protestant Home" de Québec, demandant de l'aide.

L'honorable M. **Webb**.—*conseiller pour Wellington*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil, trois pétitions :

Les deux premières, des habitants de Melbourne et Cleveland, et des contribuables du comté de Richmond, s'opposant à la demande de privilèges faite par la compagnie du Pont St-François.

La troisième, de Chs Lyonnais et autres, demandant que la compagnie appelée "The Sherbrooke Mining and Smelting Company" soit constituée.

L'honorable **M. Savage**—*conseiller pour le Golfe*—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil les pétitions de Daniel Brown et autres; de Philip Acterais et autres de Port Daniel; de M. Dion et autres, de St-Charles de Caplan; du révérend F. A. Blouin, de Carleton, de Joseph Doherty et autres; de N. Arseneau et autres, de Carleton; des habitants de St-Alexis de Matapédia; du révérend M. de Gaspé et autres; des habitants de Shoolbred; du révérend Polydore Moreau et autres de St-Jean Evangéliste, demandant que la loi constituant la compagnie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs soit adoptée.

L'honorable **M. Couture**—*conseiller pour Lauzon*—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil, la pétition de George Rodrigue et autres, de St-Côme de Kennébec, demandant que la loi générale des mines de 1880 soit modifiée.

LECTURE ET RÉCEPTION DE PETITIONS.

Les pétitions suivantes, déposées le 27 du courant, sont lues et reçues :

De l'hospice de St-Joseph de Notre-Dame de Lévis, demandant de l'aide; du révérend J. O. Soucy et autres, demandant de l'aide pour un chemin de colonisation; de J. R. Woodward et autres, demandant que la compagnie de chemin de fer de Leeds et des cantons de l'Est soit constituée; de l'évêque catholique de Montréal et autres, demandant de l'aide pour le collège commercial de Varennes; de L. H. Massue et autres, de Varennes, demandant de l'aide pour le collège commercial de Varennes; de W. Weir et autres, de Montréal, demandant de l'aide pour le collège commercial de Varennes; des habitants de la nouvelle mission de St-Nérée, et autres, demandant de l'aide pour l'ouverture de certaines routes; de S. C. Stevenson et autres, demandant que la compagnie du chemin de fer "The Huntingdon County Railway Company of Quebec," soit constituée.

Les pétitions suivantes demandent que la compagnie du chemin de la Baie des Chaleurs soit constituée.

De Z. Bourdages et autres, de Bonaventure; de Jeremiah Jones et autres, de Port Daniel; de André Leblanc et autres, de New-Richmond; de David Kerr et autres; de L. Robitaille et autres, de New-Carlisle; de W. Smith et autres, de New-Carlisle; de Walter C. Ross et autres, de Hopetown; de Charles Robins et autres, de Pasbébiac;

de Andrew S. Young et autres ; de messieurs LeBouthillier frères et autres, de Pasbébiac ; du révérend Cyp. Larivée, de Pasbébiac ; du révérend P. N. Thivierge et autres, de St-Bonaventure ; du révérend P. Lindsay et autres, de Richmond ; des habitants de l'Anse-au-Gascon ; du révérend N. Lévesque et autres, du canton Port Daniel ; du révérend J. F. Audet et autres, des Sts-Anges de Cascapédia ; de W. McPherson et autres, du canton Port Daniel ; de Edouard Legallais et autres, du révérend N. Chrétien et autres, de St-Charles de Caplan ; de Robert Fair et autres, de Black Cape.

DÉPÔT DUN RAPPORT DE COMITÉ.

L'honorable M. **Beaudry**—*conseiller pour Alma*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil, le deuxième rapport du comité des contingents.

CONSEIL LÉGISLATIF.

29 mars 1882.

Le comité spécial auquel ont été renvoyés les comptes contingents du Conseil législatif pour la présente session, a l'honneur de présenter son second rapport.

Votre comité a fait l'examen des comptes du greffier depuis le 4 mai dernier jusqu'au 8 mars courant.

Le greffier, à la satisfaction de votre comité, a rendu un compte détaillé de ses dépenses, appuyé sur pièces justificatives numérotées depuis le numéro 282 à 379, et depuis le No. 400 à 564 qui s'élèvent à la somme de \$24,734.64, pour le temps qui s'est écoulé entre les deux époques ci-dessus mentionnées. Le greffier a eu en mains depuis la date en premier lieu mentionnée (4 mai 1881), la somme de \$12,665.00, en sorte que votre honorable Chambre redoit au greffier une somme de \$12,069.64, pour laquelle somme votre comité recommande que le greffier soit indemnisé.

Et afin de mettre le greffier en état de payer l'indemnité des membres de cette honorable Chambre pour la présente session, votre comité recommande qu'il soit demandé à qui de droit une somme de douze mille six cent soixante-cinq piastres (\$12,665.00).

Le greffier de cette Chambre est autorisé à payer à M. Alphonse Desjardins trente copies du journal "Les Débats" de l'année dernière, pour être distribuées aux membres de cette Chambre.

Le greffier est autorisé à prendre à l'avenir trente copies du journal "Les Débats," de M. A. Desjardins, et à les payer sur livraison.

Votre comité recommande que M. Jodoin soit nommé greffier du comité des projets de loi privés en remplacement de M. Faucher de St-Maurice : que M. Napoléon Beaudry soit nommé à la place de M. Jodoin, comme greffier des comités, bureaux, etc., du Conseil, avec un salaire de \$700 par année à compter du 1^{er} mars courant, et que M. Frenette soit nommé sergent d'armes avec un bonus de cent piastres.

Votre comité recommande aussi que, au cas où il deviendrait nécessaire de mettre à la retraite, pour cause de vieillesse ou infirmités quelques-uns des vieux officiers qui ont, dans l'origine, contribué à l'organisation des bureaux, ce Conseil leur accorde un bonus annuel égal à la différence de leur pension et de leur salaire actuel.

Votre comité recommande de plus que MM. Légaré et Lloyd, deux des officiers de cette Chambre, soient mis à leur retraite.

Votre comité recommande aussi que M. Jodoin soit nommé assistant-greffier de ce Conseil, tout en continuant à agir comme greffier du comité d'intérêt local.

Votre comité recommande aussi la nomination d'un second page.

Votre comité recommande que le Président soit autorisé à nommer une personne pour remplacer l'assistant-greffier aux séances du Conseil quand il y aura besoin.

Enfin votre comité recommande que MM. Chaloner et Adam soient nommés clerks sessionnels.

Le tout humblement soumis,

J. L. BEAUDRY,
Président.

La délibération sur ce rapport est fixée à demain.

TRANSMISSION DE PROJETS DE LOI.

L'honorable M. **de LaBruère**—*conseiller pour Rougemont, président du Conseil législatif*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du conseil les projets de loi suivants, précédemment adoptés par l'Assemblée législative :

Pour constituer la compagnie pour l'extraction et le traitement des métaux, de Sherbrooke :

Pour constituer la compagnie des chaux et phosphates du Canada.

Ces projets sont adoptés en première délibération. La seconde délibération sur le premier projet est fixée à demain.

L'honorable M. **de Boucherville**—*conseiller pour Montarville*.—Avant que la Chambre délibère sur l'ordre du jour, je désire faire une rectification importante. Je vois dans le compte-rendu du discours

prononcé par M. le premier ministre qu'on lui fait dire que le gouvernement que j'avais l'honneur de présider n'avait pas reçu d'offre lorsque des soumissions furent demandées pour l'affermage du chemin de fer provincial. M. le premier ministre a été mal compris, sans doute, car M. Chapleau était alors secrétaire provincial et c'est lui, en qualité officielle, qui a signé l'annonce demandant des soumissions et qui les a reçues et il n'ignore pas qu'il en a été reçues en bon nombre. Je ne puis que mettre cette erreur sur le compte du journal qui a mal rapporté les paroles du premier ministre.

L'honorable M. **Starnes**—*conseiller pour Salaberry*.—Ce n'est pas que j'aie à objecter au mode de rectification dont vient de se servir l'honorable conseiller, mais il me semble qu'il aurait été préférable de s'adresser à M. Chapleau lui-même.

L'honorable M. **de Boucherville**—*conseiller pour Montarville*.—Ce que je viens de relever a été publié ce matin et a été lu partout. Si j'avais pris le parti d'écrire, cela aurait pris quelques jours avant qu'il y aurait eu publication. Tandis qu'en rectifiant comme je viens de le faire le compte-rendu du journal, cela arrive plus vite au public qui est intéressé à connaître immédiatement la vérité toute entière.

L'honorable M. **Starnes**—*conseiller pour Salaberry*.—Oh, je ne voulais pas critiquer mon honorable ami, mais simplement émettre un simple avis. Je ne trouve pas à redire du tout.

L'ordre du jour appelle la deuxième délibération sur le projet de loi portant que l'édit de 1743 de Louis XV, roi de France, et enregistré au conseil supérieur, est la loi de cette province.

L'honorable M. **Starnes**.—Je prierai mon honorable ami le conseiller pour Alma, de bien vouloir retirer ce projet. J'ai examiné la pétition de M. Fraser. Il y a dans cette pétition des accusations très graves. Dans l'état de la question, je crois qu'il serait peut-être préférable de nommer un comité dont la mission serait d'examiner cette pétition. Ainsi ce comité pourrait faire un examen approfondi de toute la question, et nous faire part ensuite du fruit de ses travaux. Si, réellement, une injustice a été commise au préjudice de M. Fraser, comme il l'allègue dans sa pétition, alors il sera facile, avec les lumières que le comité jettera sur l'affaire, de réparer le tort et de rendre justice à qui de droit. Dans tous les cas, cette enquête ne pourrait être qu'avantageuse à tous égards. Dans l'état de choses actuel, je ne crois pas que cette Chambre, ni que l'Assemblée n'oseraient intervenir dans la question comme nous le propose l'honorable conseiller pour Alma.

L'honorable M. **Beaudry**—*conseiller pour Alma*.— J'accepte la suggestion de l'honorable conseiller pour Salaberry, car elle présente un aspect pratique que je ne puis refuser d'admettre. Mais tout en me ralliant à cette idée de la nomination d'un comité d'enquête, je ne puis consentir à retirer le projet de loi, et je désire qu'il continue d'être inscrit à l'ordre du jour jusqu'à ce que le Conseil ait pris une détermination relativement à la question qu'il touche.

L'honorable M. **Starnes**.—Quant au comité, nous pourrions aviser au meilleur moyen à prendre.

L'honorable M. **Beaudry**.—Très-bien.... Je propose que la deuxième délibération sur ce projet soit renvoyée à lundi.

La séance est levée.

CONSEIL LEGISLATIF.

Séance du jeudi, le 30 mars 1882.

SOMMAIRE :—Dépôt de pétitions par les honorables MM. Couture, Starnes et Beaudry.—Lecture et réception de pétitions.—Proposition de l'honorable M. Dostaler pour prolonger les délais réglementaires pour la législation particulière.—Adresse demandant des renseignements au sujet des impressions faites pour le service du chemin provincial.—Nomination d'un comité pour s'enquérir du mérite de la requête de John Fraser.—Renvoi au comité d'intérêt local de divers projets de lois.—Délibération sur le deuxième rapport du comité des contingents ; prennent part à la discussion les honorables MM. de Boucherville, Beaudry, Wood, Hearn, Lacoste, Ross, Starnes, Webb, de LaBruère, Laviolette et Rémi-lard.—Adresse proposée par l'honorable M. Beaudry, demandant que la somme de \$12,665 soit mise à la disposition du greffier du Conseil législatif pour payer l'indemnité des conseillers pour la présente session.—Proposition de l'honorable M. Beaudry à l'effet d'ordonner qu'une copie d'un extrait du rapport du comité des contingents concernant la mise à la retraite de MM. P. Légiaré et T. Lloyd, soit communiquée au trésorier de la province.

PRÉSIDENCE DE L'HONORABLE BOUCHER DE LABRUÈRE.

La séance est ouverte à trois heures et demie.

DÉPÔT DE PÉTITIONS.

L'honorable M. **Couture**—*conseiller pour Lauzon*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil, trois pétitions :

La première, de Thomas Fitzgerald et autres, des 5^e et 6^e rangs du canton de Frampton, demandant de l'aide pour des chemins.

La seconde du révérend F. I. Pelletier et autres de la paroisse de St-Germain du lac Etchemin, demandant de l'aide pour un chemin.

La troisième, des sœurs de la Charité de la cité de Québec, demandant de l'aide.

L'honorable M. **Starnes**—*conseiller pour Salaberry*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil la pétition de E. A. Généreux et autres, demandant que la compagnie du chemin de fer, de quais et d'élévateurs, de Richelieu et Longueuil, soit constituée.

L'honorable M. **Beaudry**—*conseiller pour Alma*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil trois pétitions :

La première, de la société numismatique et d'antiquités de Montréal, demandant de l'aide.

La seconde, de Michel Lovell et autres, demandant de l'aide pour l'ouverture d'un chemin.

La troisième, des contribuables du township d'Ayimer, Ottawa, demandant de l'aide.

LECTURE ET RÉCEPTION DE PETITIONS.

Les pétitions suivantes, déposées le 28 du courant, sont lues et reçues :

Des Sœurs de la Maison d'Asile de St-Ignace du Côteau du Lac, demandant de l'aide ; De Gustave Heinrich von Ruffer et autres, s'opposant au projet de loi de la compagnie appelée : " The Pioneer Beet Root Sugar Company."

L'honorable **M. Dostaler** — *conseiller pour Lannaudière*—J'ai l'honneur de proposer que le délai pour recevoir des pétitions demandant une législation particulière soit prolongé jusqu'au samedi, 15 avril prochain ; que le délai pour déposer des projets de lois d'intérêt local soit prolongé jusqu'au samedi, 22 avril prochain ; et que le délai pour recevoir les rapports d'un comité permanent ou spécial sur un projet d'intérêt local, soit prolongé jusqu'au samedi, 29 avril prochain.

Cette proposition est adoptée.

L'honorable **M. Rémillard** — *conseiller pour La Durantaye*—J'ai l'honneur de proposer qu'une adresse soit votée à Son Honneur le lieutenant-gouverneur, le priant de faire déposer sur le bureau de cette Chambre :

a. Le coût des impressions pour le chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, depuis que le gouvernement exploite ce chemin ;

b. Le nom de la personne ou des personnes à qui le contrat pour les impressions a été donné ;

c. Les soumissions qui ont été demandées, s'il en a été demandé.

Cette proposition est adoptée.

L'honorable **M. Beaudry** — *conseiller pour Alma*—J'ai l'honneur de proposer qu'un comité composé des honorables messieurs Webb, Archambault, Lacoste, Rémillard et Starnes soit nommé afin de s'enquérir du mérite de la requête de John Fraser.

Cette proposition est adoptée.

Les projets de lois pour constituer " The Sherbrooke Mining and Smelting Company," et pour constituer la compagnie des chaux et phosphates du Canada, sont adoptés en seconde délibération et renvoyés au comité des projets d'intérêt local.

L'ordre du jour appelle la délibération sur le second rapport du comité des contingents.

L'honorable M. **de Boucherville**—*conseiller pour Montarville*.—Je désire faire quelques remarques sur ce rapport du comité des contingents.

Je regrette que l'on n'ait pas pourvu sur le champ au remplacement de M. Lloyd, mis à la retraite, en nommant une personne de nationalité anglaise. M. Lloyd est le seul employé de cette nationalité parmi les principaux fonctionnaires du Conseil législatif.

Il est bon de faire de l'économie, mais il y a certaine convenance qu'il faut observer, qu'il faut suivre, et que nous, la majorité, devons suivre par esprit de justice envers la minorité. Je n'en dirai pas davantage ; chacun de vous, honorables messieurs, comprend la question et peut la résoudre sans longue discussion. Pour donner un corps à la pensée que je viens d'exprimer et pour la soumettre d'une manière formelle, je prends la liberté de proposer que le rapport soit amendé en ajoutant : Que lorsque M. Lloyd, employé de cette Chambre sera mis à la retraite, il soit remplacé par une personne de même nationalité et religion.

L'honorable M. **Beaudry**—*conseiller pour Alma*.—Il a été décidé que M. Lloyd serait remplacé par un employé permanent de nationalité anglaise. La proposition n'a donc pas sa raison d'être.

L'honorable M. **Wood**—*conseiller pour Bedford*.—J'ai compris que la décision prise par le comité est celle-ci : Un assistant a été nommé pour aider M. Lloyd. Quand ce dernier sera mis à la retraite il devra être remplacé par cet assistant. J'espère qu'un anglais protestant sera nommé pour la prochaine session en remplacement de M. Lloyd.

L'honorable M. **Hearn**—*conseiller pour Stadacona*.—Je regrette, honorables messieurs, que la question de religion soit introduite dans cette affaire au lieu de ne considérer que la compétence de la personne à être choisie pour remplacer M. Lloyd. Vraiment on ira loin si on prend ce principe pour guide. On devra, pour être logique jusqu'au bout, prendre le remplaçant d'un fonctionnaire du même village et de la même paroisse que la personne qui vient d'être mise à la retraite ou en disponibilité. Il y a dans le comité des contingents, deux membres qui sont protestants, mais je dois dire, à leur louange que jamais je n'ai pu voir par leurs paroles et leurs actions qu'ils sont protestants. J'en conclus que l'on devrait mettre cette considération de côté.

L'honorable M. **de Boucherville**.—C'est très bien de dire de ne pas parler de religion, mais les faits sont les faits, ils existent. C'est

par simple délicatesse de la part de nos collègues protestants s'il n'en ont pas parlé et j'en aurais peut-être fait autant si j'étais dans leur position.

L'honorable M. **Hearn**.—L'application de cette théorie devra être poussée plus loin, et puisque c'est mon honorable ami qui se charge de cette besogne, il devra voir qu'une nationalité, dans ce cas, a été oubliée jusqu'ici. Dans tous les cas, j'aurais occasion d'y voir moi-même.

L'honorable M. **Lacoste**—*conseiller pour Mille-Isles*.—Le procès-verbal ne devrait pas contenir une proposition qui dirait qu'un fonctionnaire catholique devra être remplacé par un catholique, qu'un protestant devra être remplacé par un protestant et ainsi de suite. Pour ma part, je suis bien prêt à rendre justice à la minorité, et je suis convaincu que cette Chambre est de cette opinion. Mais il me paraît contraire à la dignité du Conseil de faire une distinction comme celle-là au moyen d'une proposition.

L'honorable M. **Ross**—*conseiller pour Chaouinigan*.—Le comité peut régler la question. Je comprends que pour cette session il a été nommé un employé temporaire, et qu'à la prochaine session, un fonctionnaire permanent sera nommé.

L'honorable président doit être au courant de ce qui a été fait, il aurait dû nous dire ce qu'il en connaît et cela nous aurait évité de faire cette discussion. Je suis de l'avis de mon honorable ami le conseiller pour Montarville, qu'on doit rendre justice à la minorité, car nous mêmes, nous pourrions être maltraités ailleurs.

L'objection de l'honorable conseiller pour Mille-Isles est assez étrange. Si mon honorable ami s'était un peu renseigné, il aurait appris qu'il y a des précédents pour justifier l'action prise par l'honorable conseiller pour Montarville.

L'honorable M. **Starnes**—*conseiller pour Salaberry*.—Je n'avais pas l'intention de prendre part à la discussion, mais il m'a été donné d'entendre des remarques si étranges que je ne me sens pas la force de résister au désir de présenter, moi aussi, quelques observations. D'abord, je déclare que comme catholique anglais je ne suis pas en faveur d'aucun acte qui pourrait être considéré comme une injustice envers la minorité protestante. Je trouve que M. Lloyd est très bien traité. Nous recommandons qu'il soit indemnisé et qu'il lui soit payé une pension pendant toute sa vie, M. Lloyd appartient à l'église anglicane.

L'honorable M. **Webb**—*conseiller pour Wellington*.—Vous êtes en dehors du terrain de la discussion.

L'honorable M. **Starnes**.—Je prierais M. le président de lire le **texte de la proposition**

(M. le président donne lecture de la proposition.) Bien, qu'a donc voulu dire l'honorable conseiller? est-ce que je ne suis pas dans la question? Je dis donc que je suis contre toute injustice, mais je ferai aussi observer qu'il faut économiser le plus possible. Une occasion se présente. MM. Lloyd et Légaré se retirent du service civil. Je ne vois pas d'injustice à les remplacer par des employés dont les services ne seront requis et payés que pendant la durée des sessions. Il est regrettable qu'une telle question soit l'objet de nos délibérations.

L'honorable M. **de LaBruère**—*conseiller pour Rougemont, président du Conseil législatif*.—J'aurais dû prendre plus tôt la parole, comme l'a fait observer l'honorable conseiller pour Chaouinigan, et je l'aurais fait si je n'en avais pas été empêché par un sentiment de déférence pour les honorables conseillers qui ont soutenu la discussion jusqu'ici.

L'intention du comité est que messieurs Légaré et Lloyd soient mis à la retraite. M. Lloyd sera remplacé par M. Chaloner. Celui-ci aide cette année M. Lloyd, ce qui l'initie à la besogne, et l'an prochain il sera nommé permanent. Il est important que nous ayons un bon employé pour remplacer celui qui est mis à la retraite, et je crois que le Conseil a intérêt d'avoir de bons fonctionnaires à son service. Or, ceci ne se trouve pas du jour au lendemain. Il vaudrait mieux adopter le rapport tel quel, avec l'entente formelle qu'à la prochaine session il sera nommé un anglais protestant à la place de M. Lloyd, et je crois pouvoir dire que personne ne s'y objectera. Je le déclare sans la moindre hésitation, je suis d'opinion que M. Lloyd doit être remplacé par un anglais.

L'honorable M. **Wood**—*conseiller pour Bedford*.—M. Lloyd a demandé un assistant, et M. Chaloner a été nommé comme tel, mais à titre d'employé pour la session seulement. Avant la prochaine session, j'espère qu'un anglais protestant sera nommé d'une manière permanente. Je suis le dernier à parler de religion ici, jamais je ne l'ai fait et je n'ai pas l'intention de commencer à présent.

L'honorable M. **Webb**—*conseiller pour Willington*.—Pour moi le but de la proposition est d'assurer la nomination d'un anglais protestant à la place de M. Lloyd. Il n'y a rien là dedans qui ne soit pas juste, et je ne comprends pas par conséquent l'opposition qui est faite à l'adoption de cette proposition.

L'honorable M. **Lavolette**—*conseiller pour Lorimier*.—J'ai toujours compris qu'à la prochaine session la nomination du successeur de

M. Lloyd serait faite. Il n'y a donc rien de définitif quant à ce sujet dans le rapport du comité.

L'honorable M. **Rémillard**—*conseiller pour La Durantaye.*—L'honorable conseiller pour Montarville insiste-t-il pour que la Chambre émette un vote sur sa proposition?.....

L'honorable M. **de Boucherville**.—Je n'ai pas le droit de parler plus que deux fois sur la question. J'ai déjà épuisé mon droit de réplique comme auteur de la proposition. L'honorable conseiller pour Stadacona croyait être au conseil de ville dont il est membre, car il ne s'est pas gêné pour si peu et il a parlé deux fois sans cependant avoir le droit de réplique. Si nous pouvions parler plus qu'une fois sans avoir, au préalable, la permission de la Chambre, nous pourrions parler jusqu'à ce soir. Voilà pourquoi je me suis tu, afin de rappeler, par mon silence, l'honorable conseiller pour Stadacona à l'observance de notre règlement. Si, maintenant, on me permet de parler je répondrai à la question qui m'est posée.

Plusieurs voix.—Oui, oui... parlez.

L'honorable M. **de Boucherville**.—M. le président a dit que la nomination serait faite suivant ce qui paraît être le désir unanime de la Chambre. Sous le bénéfice de cette déclaration, je demande qu'il me soit permis de retirer ma proposition.

L'honorable M. **Rémillard**.—Je suis d'avis qu'il faut que justice soit rendue à tous, et que nous devons montrer le bon exemple. Il est juste que toutes les nationalités soient représentées dans le service public. Il ne doit pas y avoir d'antipathie mais bien une louable émulation. Pour ma part je désire de tout cœur que tout le monde soit content. Ce n'est pas qu'ici il y ait lieu de faire entendre des plaintes, mais je suis d'avis qu'il faut même éviter de donner le moindre prétexte de se plaindre. Je sais qu'ailleurs il y a des plaintes, et je ne voudrais pas que l'on pourrait dire que dans ce que nous faisons il y a matière à réclamer contre l'ombre même d'une injustice. Nous devons donner le bon exemple afin qu'ailleurs ma nationalité puisse réclamer sa part légitime du patronage public.

L'honorable M. **Beaudry**.—Je désire déclarer de nouveau que le comité veut qu'il n'y ait pas d'injustice de commise. La nomination est remise à la prochaine session, voilà tout. Je vous assure, honorables messieurs, que je serais le dernier à faire une injustice à qui que ce soit. La chambre peut être sans crainte sur ce sujet, la nomination sera faite à la prochaine session.

L'honorable M. **de Boucherville**.—Après les déclarations formelles de M. le président du Conseil et du président du comité, je crois que ma proposition est inutile et je réitère ma demande de la retirer.

La proposition est retirée. Le rapport du comité est adopté.

L'honorable M. **Beaudry**.—J'ai l'honneur de proposer qu'une adresse soit présentée à Son Honneur le lieutenant gouverneur, priant Son Honneur de vouloir bien émettre son warrant en faveur du greffier de cette Chambre pour la somme de douze mille six cent soixante-cinq piastres (12,665), afin de mettre cet officier en état de payer l'indemnité des membres de cette Chambre pour cette session.

Cette proposition est adoptée.

L'honorable M. **Beaudry**.—Je propose qu'un extrait du rapport du comité des contingents adopté ce jour par le Conseil législatif, concernant la mise à la retraite de Messieurs Pierre Légaré, assistant-greffier, et Thomas Lloyd, second assistant-greffier et greffier des journaux anglais, soit transmis à l'honorable trésorier de la province de Québec.

Cette proposition est adoptée.

La séance est levée.

CONSEIL LEGISLATIF.

Séance du vendredi, le 31 mars 1882.

SOMMAIRE :—Dépôt de pétitions par les honorables MM. de Boucherville, Beaudry, Ross et Starnes.—Lecture et réception de pétitions.—Dépôt, par l'honorable M. Dostaler, de deux rapports du comité des ordres permanents et des projets de lois d'intérêt local.—Dépôt, par M. le président, du rapport de la société des menuisiers de Québec.—Fixation du jour de la prochaine séance.

PRÉSIDENCE DE L'HONORABLE BOUCHER DE LABRUIÈRE.

La séance est ouverte à trois heures et vingt-cinq minutes.

DÉPÔT DE PÉTITIONS.

L'honorable M. **de Boucherville**—*conseiller pour Montarville.*
—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil, la pétition des dames directrices "of the University Lying-in Hospital," de Montréal, demandant de l'aide.

L'honorable M. **Beaudry**—*conseiller pour Alma*—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil, trois pétitions :

La première, de la compagnie du chemin de fer de la rive nord et du tunnel, demandant des modifications à sa charte.

La seconde, de monsieur le comte de Mazières et autres, demandant l'adoption d'une loi autorisant la création d'une société sous le nom de "Crédit mobilier canadien."

La troisième, de A. de Martigny et autres, demandant l'adoption d'une loi constituant "La corporation d'exploitation et de transport des minerais de Québec."

L'honorable M. **Ross**—*conseiller pour Chauvinigane.*—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil, la pétition de C. U. McIntosh et autres, demandant que la compagnie du chemin de fer de colonisation d'Ottawa soit constituée.

L'honorable M. **Starnes**—*conseiller pour Salaberry.*—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil la pétition de A. de Martigny et autres, demandant l'adoption d'une loi les constituant en compagnie.

LECTURE ET RÉCEPTION DE PÉTITIONS.

Les pétitions suivantes, déposées le 29 du courant, sont lues et reçues :
De Daniel Brown et autres ; de Philip Acteran et autres, du canton

Port Daniel ; de N. Dion et autres, de St-Charles de Caplan ; du révérend F. A. Blouin, de Carleton ; de Joseph Doherty et autres ; de N. Arseneau et autres, de Carleton ; des habitants de St-Alexis de Matapédiac ; du révérend M. de Gaspé et autres ; des habitants de Shoolbred ; du révérend M. Polydore Moreau et autres, de St-Jean Evangeliste, tous en faveur du chemin de fer de la Baie des Chaleurs ; de la corporation de Trois-Rivières, demandant des amendements à sa charte ; de C. J. Remington et autres, demandant que compagnie du chemin de fer de Trois-Rivières et du Nord-Ouest soit constituée ; de George Rodrigue et autres, de St-Côme de Kennébec, demandant des amendements à l'acte général des mines de Québec de 1880 ; du comité des dames du "Protestant Home of Quebec," demandant de l'aide ; des habitants de Melbourne et Cleveland ; s'opposant aux privilèges demandés par la "St-Francis Bridge Company" ; de Chs Lionais et autres, demandant que la "Sherbrooke Mining and Smelting Company" soit constituée ; des contribuables du comté de Richmond s'opposant aux privilèges demandés par la "St-Francis Bridge Company" ; de F. Wolfertan Thomas et autres, demandant que "The Montreal General Trust Company" soit constituée ; des religieux Trappistes du Lac des Deux-Montagnes, demandant que "La Trappe de Notre-Dame des Deux-Montagnes" soit constituée.

DÉPÔT DE RAPPORTS DE COMITÉ.

L'honorable M. **Dostaler**—*conseiller pour Lanaudière*.—J'ai l'honneur de déposer le quatrième rapport du comité des ordres permanents et des projets de lois d'intérêt local.

Ce rapport expose que le comité a examiné 34 pétitions dont 7 demandant une législation particulière.

L'honorable M. **Dostaler**.—J'ai l'honneur de déposer un rapport du comité des projets d'intérêt local sur le projet de loi pour autoriser la compagnie d'assurance appelée "The Liverpool and London and Globe Insurance Company," à faire des contrats, à poursuivre et à être poursuivie, dans la province de Québec, en son propre nom et pour d'autres fins.

Ce projet est définitivement adopté dans les formes réglementaires.

L'honorable M. **de LaBruère**—*conseiller pour Rougemont, président du Conseil législatif*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil le rapport de la société des menuisiers de Québec.

L'honorable M. **Roy**—*conseiller pour Sorel*. — Je propose que lorsque cette Chambre s'ajournera elle soit ajournée à mardi, le 11 avril prochain, à 3 heures p. m.

Cette proposition est adoptée.

Le projet de loi pour constituer l'académie des garçons de St-Joseph de Lévis est adopté en seconde délibération et renvoyé au comité des projets d'intérêt local.

La séance est levée.

CONSEIL LEGISLATIF.

Séance du mardi, le 11 avril 1882.

SOMMAIRE :—Dépôt de pétitions par les honorables MM. Rémillard, Couture et Dionne.—Lecture et réception de pétitions.—Dépôt, par l'honorable M. Archambeault, d'un projet de loi pour constituer la compagnie du chemin de fer de Wentworth.—Transmission de projets de lois.

PRÉSIDENCE DE L'HONORABLE BOUCHER DE LABRÈRE.

La séance est ouverte à trois heures et quinze minutes.

DÉPÔT DE PÉTITIONS.

L'honorable M. **Rémillard**—*conseiller pour La Durantaye*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du conseil la pétition de A. Pitl et autres, de Québec, demandant que la loi des licences soit modifiée.

L'honorable M. **Couture**—*conseiller pour Lauzon*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du conseil la pétition du révérend J. M. Moreau, prêtre, curé et autres de St-Modeste, de Témiscouata, demandant de l'aide pour le séminaire de Rimouski.

L'honorable M. **Dionne**—*conseiller pour Grandville, commissaire de l'agriculture et des travaux publics*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du conseil la pétition de J. E. de St. George et autres, demandant que le crédit mobilier et agricole de Québec soit constitué.

LECTURE ET RÉCEPTION DE PÉTITIONS.

Les pétitions suivantes, déposées le 30 et le 31 mars dernier, sont lues et reçues.

Du *rév. F. L. Pelletier* et autres, de la paroisse de St-Germain du Lac Etchemin, demandant de l'aide pour un chemin ; des *Sœurs de la Charité* de la cité de Québec, demandant de l'aide ; des contribuables du township d'Aylmer, comté d'Ottawa, demandant de l'aide ; de *Michel Lovell* et autres, demandant de l'aide pour l'ouverture de chemin ; de la *société numismatique et d'antiquités* de Montréal, demandant de l'aide ; de *Thomas Fitzgerald* et autres, des cinquième et sixième rangs du canton de Frampton, demandant de l'aide pour des chemins ; de *E. A. Généreux* et autres, demandant que la compagnie du chemin de fer, de quais et d'élevateur de Richelieu et Longueuil soit constituée ; de *C. U. McIntosh* et autres, demandant que la compagnie du chemin de fer

de colonisation d'Ottawa soit constituée; de A. de Martigny et autres, demandant à être constitués en corporation sous le nom de la corporation d'exploitation et de transport des minerais de Québec; de Monsieur le Comte de Wazières et autres, demandant à être constitués sous le nom de "Crédit mobilier Canadien"; de la compagnie du chemin de fer de la rive sud et du tunnel, demandant des amendements à sa charte; des Dames Directrices "Of the University Lying-in-Hospital," de Montréal, demandant de l'aide; de A. de Martigny et autres, demandant d'être constitués en compagnie.

DÉPÔT D'UN PROJET DE LOI.

L'honorable M. **Archambeault**—*conseiller pour Repentigny*.— J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil un projet de loi pour constituer la compagnie du chemin de fer de Wentworth.

TRANSMISSION DE PROJETS DE LOIS.

M. le **Président**.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre divers projets de lois précédemment adoptés par l'Assemblée législative :

Pour valider certains actes notariés. Pour modifier le chapitre 43 du statut provincial 32 Victoria. Projet concernant la législation et la garde des registres de sépultures tenus par la congrégation de Notre-Dame de Montréal. Pour permettre à la compagnie de sucre de betterave Pioneer d'augmenter son capital et d'emprunter sur débentures. Pour constituer "The Quebec Hotel Company." Pour modifier le chapitre 71 des statuts refondus du Canada.

Ces divers projets sont adoptés en première délibération. La deuxième est fixée à demain.

La séance est levée.

CONSEIL LÉGISLATIF.

— J. J. G. —

Séance du mercredi, le 12 avril 1882.

SOMMAIRE : — Dépôt de pétitions par les honorables MM. Couture, Starnes, Beaudry. — Dépôt par l'honorable M. Archambeault, de divers rapports du comité des projets de lois d'intérêt local. — Adoption en seconde délibération de divers projets de lois. — Interpellation par l'honorable M. Hearn au sujet de la construction d'un nouveau palais législatif et d'un palais de justice à Québec. — Réponse de l'honorable M. Dionne.

PRÉSIDENTE DE L'HONORABLE BOUCHER DE LABRUIÈRE.

La séance est ouverte à trois heures et quinze minutes :

DÉPÔT DE PÉTITIONS.

L'honorable M. **Couture**—*conseiller pour Lauzon*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du conseil la pétition du révérend F. L. Pelletier et autres, de la paroisse de St-Germain du lac Etchemin, demandant de l'aide pour l'ouverture d'un chemin dans le canton de Cramborne.

L'honorable M. **Starnes**—*conseiller pour Salaberry*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du conseil les pétitions de l'Institut national des beaux arts et des sciences, demandant une allocation.

L'honorable M. **Beaudry**—*conseiller pour Alma*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du conseil six pétitions :

La première, de l'École des sourds-muets de Montréal, demandant de l'aide.

La seconde, de la société des artisans canadiens-français de la cité de Montréal, demandant des modifications à sa charte.

La troisième, de l'École de médecine et de chirurgie de Montréal, demandant une allocation.

La quatrième, des directeurs de l'hospice St-Charles de Montréal, demandant une allocation.

La cinquième, du dispensaire Ophthalmique de l'asile Nazarette de Montréal, demandant une allocation.

La sixième, de N. B. Nantel et autres, de Montréal, demandant la confirmation de certains actes faits par l'évêque catholique romain de Montréal, dans la province du Bas-Canada.

L'honorable M. **Laviolette**—*conseiller pour Lorimier*—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil la pétition de la compagnie des chemins de péage de l'Isle Jésus, demandant des modifications à sa charte.

DÉPÔT DE RAPPORTS DE COMITÉ.

L'honorable M. **Archambeault**—*conseiller pour Repentigny*—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau le cinquième rapport du comité des ordres permanents et des projets d'intérêt local.

Ce rapport expose que le comité a examiné 33 pétitions, dont 13 demandant une législation particulière.

Ce rapport est adopté.

L'honorable M. **Archambeault**.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau, des rapports du même comité sur les projets de lois suivants :

Pour constituer le collège commercial de Varennes.

Pour constituer l'académie des garçons de St-Joseph de Lévis.

Pour constituer "The Sherbrooke mining and smelting company."

Pour constituer la compagnie des chaux et phosphates du Canada.

Ces divers projets, à l'exception du dernier, sont définitivement adoptés dans les formes réglementaires.

Le projet pour autoriser la création d'une société sous le nom de Société d'industrie laitière de la province de Québec est adopté en deuxième délibération et l'examen des articles, en comité général, est fixé à demain.

Les projets pour constituer la compagnie dite "The Quebec Hotel company" et pour permettre à la compagnie de sucre de betterave *Pioneer* d'augmenter son capital et d'emprunter sur débentures, sont adoptés en deuxième délibération et renvoyés au comité des projets de loi d'intérêt local.

La deuxième délibération sur le projet de loi concernant la légalisation et la garde des registres de sépulture tenus par la congrégation de Notre-Dame de Montréal à Villa Maria est inscrite à l'ordre du jour de demain.

INTERPELLATION.

L'honorable M. **Hearn**—*conseiller pour Stadacona*.—Bien que le temps soit passé pour adresser une interpellation au cabinet, j'espère, honorables messieurs, que vous serez assez bons pour me permettre d'adresser la question que vous pouvez voir inscrite à l'ordre du jour.

Avec votre permission, je demanderai si c'est l'intention du gouvernement, dans le cas où la vente du chemin de fer de Québec, Montréal,

Ottawa et Occidental serait ratifiée par la Législature, de poursuivre, durant l'année courante, la construction des édifices du Parlement projetés, et de prendre les mesures propres à assurer à Québec, à une date aussi rapprochée que possible, ce dont il a tant besoin et qu'il a, pendant tant d'années, respectueusement demandé,—un palais de Justice, en rapport avec les exigences et l'importance du siège du gouvernement provincial.

L'honorable M. **Dionne**—*conseiller pour Grandville et commissaire de l'agriculture et des travaux publics*.—Je réponds avec plaisir à mon honorable ami que le gouvernement est favorablement disposé dans ce sens, et un projet est actuellement à l'étude pour créer un fonds spécial à cet effet en ce qui concerne les édifices du Parlement.

La séance est levée.

CONSEIL LEGISLATIF.

Séance du jeudi, le 13 avril, 1882.

SOMMAIRE :—Dépôt de pétitions par les honorables MM. Webb, Lacoste et Savage.—Lecture et réception de pétitions.—Dépôt, par l'honorable M. Dostaler du second rapport du comité de la chambre de lecture et des débats.—Adresse proposée par l'honorable M. Rémillard, demandant des renseignements au sujet de la vente du chemin de fer provincial ; prennent part à la discussion les honorables MM. Dionne, Rémillard, Starnes et de Boucherville.—Adresse proposée par l'honorable M. Webb, demandant des renseignements au sujet des amendes imposées et perçues par les juges de paix pour le district de St-François.—Deuxième délibération sur le projet de loi concernant le Conseil législatif ; prennent part à la discussion les honorables MM. Dionne, de Boucherville, Hearn, Rémillard, Beaudry, Starnes, Archambeault, Lacoste, Ross et de LaBruère :

PRÉSIDENCE DE L'HONORABLE BOUCHER DE LABRUÈRE.

La séance est ouverte à trois heures et vingt minutes.

DÉPÔT DE PÉTITIONS.

L'honorable M. **Webb**—*conseiller pour Wellington*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil, six pétitions :

La première, des habitants du canton de Chesham relativement au paiement des terres de la couronne.

La seconde, de C. A. Bangs et autres, demandant que certaines modifications soient faites au projet constituant le village de Richmond en ville.

La troisième, de E. T. Brooks et autres, de Sherbrooke, demandant que le "Sherbrooke Turf Club" soit constitué.

La quatrième, des compagnies appelées "New Rockland State Company" et "Melbourne State Company."

La cinquième, de M. H. Jeffrey et autres, de Melbourne, concernant les estacades flottantes de la rivière St-François.

La sixième, de Norbert McDougall et autres, du village de Drummondville, demandant l'adoption d'une loi les constituant en compagnie.

L'honorable M. **Lacoste**—*conseiller pour Mille-Isles*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil la pétition de L. A. Roberge et autres, de Montréal, demandant l'adoption d'une loi les constituant en société.

L'honorable M. **Savage**—*conseiller pour le Golfe*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil les pétitions des habitants de la

paroisse de Pabos ; des habitants de la paroisse du Bassin de Gaspé ; des habitants de la paroisse de St-Patric de Douglasstown ; des habitants de St-Michel de Percé ; des habitants de la paroisse de la Grande-Rivière ; des habitants de la paroisse de Mont-Louis ; des habitants de St-Norbert du Cap Chatte ; des habitants de la paroisse de St-Dominique de New-Port ; des habitants de la paroisse de St-Martin de la Rivière-au-Renard ; des habitants de la paroisse de St-Alban du Cap Rosier ; du révérend M. Gravel et autres, toutes en faveur du séminaire de Rimouski ; aussi d'autres pétitions des habitants de Pabos ; des habitants de New-Port ; des habitants de la Grande-Rivière ; des habitants du Cap d'Espoir ; du révérend M. C. E. Trudel et autres de St-Pierre de Malbaie, Gaspé ; du révérend M. J. L. Rioux et autres, de la paroisse de Ste-Cécile ; de George Privel et autres ; des habitants de St-Michel de Percé, toutes en faveur de l'adoption de la loi constituant la compagnie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs.

LECTURE ET RÉCEPTION DE PÉTITIONS.

Les pétitions suivantes, déposées le 11 du courant sont lues et reçues.

Du révérend Jos. Magloire Moreau, prêtre, curé, et autres, de la paroisse de St-Modeste, comté de Témiscouata, demandant de l'aide pour le séminaire de Rimouski ; de A. Pitl et autres, de la cité de Québec, demandant des modifications à la loi des licences ; de J. E. de St-George et autres, demandant que le " Crédit mobilier et agricole de Québec, " soit constituée.

DÉPÔT D'UN RAPPORT DE COMITÉ.

L'honorable M. **Dostaler**—*conseiller pour Lanaudière*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre le deuxième rapport du comité de la chambre de lecture et des débats :

CONSEIL LÉGISLATIF.

Chambre du comité No. 3.

Québec, 12 avril 1882.

Second rapport du comité de la chambre de lecture et des débats.

Votre comité recommande que monsieur Alphonse Desjardins soit employé pendant les sessions pour la préparation des Débats du Conseil législatif, tel que pendant l'année dernière, et que cette nomination soit considérée comme permanente jusqu'à ce qu'une résolution la rescindant soit adoptée ; que le salaire de M. Desjardins soit de quatre piastres

par jour pendant la session et que cet arrangement prenne effet depuis le premier jour de cette session.

P. E. DOSTALER,
Président.

Ce rapport est adopté.

L'honorable M. **Rémillard**—*conseiller pour La Durantaye*.—J'ai l'honneur de proposer qu'il soit voté une adresse priant Son Honneur le lieutenant gouverneur de faire déposer sur le bureau de cette Chambre :

Toutes correspondances entre le gouvernement et la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien, au sujet de la vente du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, et tous papiers ou documents, constatant les offres et soumissions de la dite compagnie pour l'achat du dit chemin.

L'honorable M. **Dionne**—*conseiller pour Granville, commissaire de l'agriculture et des travaux publics*.—Je n'ai assurément pas la moindre objection à l'adoption de cette proposition, mais je dois dire dès à présent qu'il n'y a pas de correspondance à ce sujet.

L'honorable M. **Rémillard**.—La raison qui me fait faire cette proposition c'est ce que j'ai vu dans le discours du premier ministre où il est dit que la compagnie du Pacifique a fait une offre. Il doit y avoir quelque chose qui constate que cette offre a été faite. Voilà pourquoi je demande à la Chambre de voter cette adresse.

L'honorable M. **Starnes**—*conseiller pour Salaberry*.—Je suis convaincu que le gouvernement est prêt à donner comme il l'a déjà fait tous les renseignements qu'on lui demandera, mais dans ce cas-ci on sait à quoi s'en tenir sur cette offre de la compagnie du Pacifique. Elle offrait huit millions et trois quarts, mais elle demandait de retenir 1 p. c. et quelques milliers de piastres pour les travaux à faire pour terminer la ligne, ce qui réduisait le prix d'achat à huit millions. De plus la compagnie n'offrait de payer que 4 p. c., ce qui n'aurait pas été avantageux comme recette au point de vue du trésor.

L'honorable M. **de Boucherville**—*conseiller pour Montarville*.—Que la Chambre me permette de lui faire observer ce qu'il y a d'étrange de voir l'honorable conseiller pour Salaberry répondre au nom du gouvernement. Il paraîtrait que l'honorable conseiller est en fort bons termes avec le cabinet puisqu'il prend sa défense et explique ses intentions, ses motifs avant que les représentants autorisés ne l'aient fait.

L'honorable M. **Dionne**.—Il me semble que nous discutons bien inutilement. J'ai dit qu'il n'y avait pas de document. A quoi bon revenir et insister sur ce sujet.

La proposition de l'honorable M. Rémillard est adoptée.

L'honorable M. **Rémillard**.—J'ai l'honneur de proposer qu'il soit voté une adresse priant Son Honneur le lieutenant gouverneur de faire déposer sur le bureau de cette Chambre, la date du contrat d'acquisition, par la gouvernement, de M. Lonnais ou autres, d'un terrain attenant à la propriété de la prison de Montréal, le montant du prix d'achat et la superficie du dit terrain.

Cette proposition est adoptée.

L'honorable M. **Webb**—*conseiller pour Wellington*.—J'ai l'honneur de proposer qu'il soit voté une adresse priant Son Honneur le lieutenant gouverneur de faire déposer sur le bureau de cette Chambre :

1. Le montant des amendes imposées et perçues par aucun juge de paix pour le district de St-François résidant dans le comté de Richmond.
2. Les noms de tels juges de paix imposant ou percevant ainsi les dites amendes ou pénalités.
3. Le montant transmis par tels juges de paix au gouvernement de la province de Québec, pendant les dix dernières années.

Cette proposition est adoptée.

L'ordre du jour appelle la deuxième délibération sur le projet de loi concernant le président du Conseil législatif.

L'honorable M. **Dionne**—*conseiller pour Grandville, commissaire de l'agriculture et des travaux publics*.—Honorables messieurs, par ce projet de loi il est proposé de modifier la situation du président de cette Chambre vis-à-vis du gouvernement. La première objection que l'on va probablement faire c'est que cela va augmenter les dépenses. Ce changement n'aura pas pour effet d'augmenter le chiffre de la dépense, car il fait partie d'un projet d'ensemble dont la deuxième partie sera connue d'abord par l'Assemblée législative, comme celle-ci a été en premier lieu communiquée à cette Chambre. Au lieu d'une augmentation, il y aura en définitive une diminution de dépenses car à l'avenir il y aura un ministre de moins.

Les appointements du président seront de \$2,000 par année, c'est-à-dire qu'il recevra autant que le président de l'autre Chambre.

On objectera aussi qu'en déclarant qu'à l'avenir le président ne sera plus *ex-officio* membre du cabinet nous nous privons d'un ministre dans le conseil. Le projet qui sera déposé dans quelque temps sur le bureau

de l'Assemblée pourvoira à cela : il y sera dit que l'un des membres du cabinet devra être pris dans cette Chambre.

Je crois pouvoir dire aussi que ce projet assure plus d'indépendance chez le président vis-à-vis du gouvernement. A l'avenir il ne sera plus obligé de prendre part à nos délibérations et d'être, en même temps, celui à la sagesse et à l'impartialité duquel nous devons faire appel, lorsque des questions de procédure surgissent, questions qu'il a pu contribuer à faire naître lui-même par ses propres observations. J'ai lieu de croire que la Chambre appréciera les motifs du gouvernement et qu'elle adoptera cette loi que la pratique a rendu nécessaire.

L'honorable **M. de Boucherville**—*conseiller pour Montarville*
—Honorables messieurs, je crois que le premier résultat de cette loi sera celui-ci : c'est que le président pourra être l'adversaire du gouvernement si, dans le cours d'un parlement, le cabinet qui l'a nommé était obligé de se démettre. On avouera que ce serait là un inconvénient assez grave. Quant à changer la position du président si tant est qu'il est nécessaire de le faire, je serais plutôt en faveur de le rendre électif. Avec ce système au moins nous aurions un président dont les opinions seraient d'accord avec celles de la majorité de la Chambre, puisque ce serait cette majorité qui le nommerait. De cette manière nous ne serions pas exposés d'avoir un président qui voterait, comme cela est déjà arrivé, contre le maintien du Conseil législatif.

Par ce projet le gouvernement entre dans une voie qui, par contraste, doit nous amener à réfléchir beaucoup avant de l'appuyer. Le gouvernement nous propose de déclarer qu'à l'avenir le président de cette Chambre ne sera plus ministre. C'est donc un système nouveau que l'on veut introduire. Voyons maintenant ce qui se passe ailleurs. A Ottawa, au début du régime fédératif, le président du Sénat n'était pas membre du gouvernement. Depuis l'arrivée au pouvoir de Sir John A. Macdonald, le président est devenu l'un des conseillers exécutifs. Cet homme d'Etat s'y entend, on l'admettra en ce qui concerne le meilleur mode de faire concourir tous les éléments utiles au bon gouvernement d'un pays. Et les membres actuels du cabinet local seraient les derniers à contester cela. Si donc Sir John a bien fait, s'il a agi un pas dans la voie du progrès, nous devons en conclure que le gouvernement de la province est rétrograde, qu'il marche en arrière comme l'écrivisse, car il fait absolument le contraire de ce qui a été décidé à Ottawa. Nous allons contre les leçons que nous donne l'expérience.

On dit que la dépense ne sera pas augmentée. C'est une erreur si l'on se place au point de vue du Conseil. Pendant que j'ai eu l'hon-

neur d'être président de cette Chambre, j'ai pris des mesures pour que le président du Conseil législatif, qui est ministre au même titre que les autres membres du cabinet, fût payé, non à même la dotation affectée au service de cette Chambre, mais par le bureau du trésor, diminuant d'autant les dépenses réelles du Conseil. Aujourd'hui, les appointements sont fixés à deux mille piastres, mais cette somme devra être payée au dépens du crédit voté pour cette Chambre, ce qui augmentera d'autant nos dépenses.

Je suis donc d'opinion que nous ne devons pas adopter cette loi que rien ne justifie et qui, au contraire, va au rebours de l'expérience acquise.

L'honorable M. **Hearn** — *conseiller pour Stadacona* — De prime à bord, honorables messieurs, j'ai pensé comme l'honorable conseiller pour Montarville. Il m'a semblé qu'il n'était pas judicieux de modifier la loi en ce qui concerne le président de cette Chambre. Mais après réflexion, comme ami du gouvernement, j'ai pensé que je ne devais pas pour si peu en soi, me séparer de ceux en qui j'ai confiance, de ceux-là mêmes en qui le peuple vient de manifester une si grande et si éclatante confiance. Il n'y aura pas augmentation de dépenses si, comme nous l'a expliqué l'honorable commissaire de l'agriculture et des travaux publics, ce qui sera payé en plus d'un côté sera diminué de l'autre par la diminution de la somme qui est donnée pour les ministres. C'est très peu de chose au fonds, et on admettra qu'on y gagnera certainement de faire cesser le système actuel, — d'un président qui descend du fauteuil pour se jeter dans la mêlée — tout en ayant un ministre qui nous renseignera sur les intentions du gouvernement.

L'honorable M. **Rémillard** — *conseiller pour La Durantaye*. — Un vieil adage dit que la première idée est toujours la bonne. L'honorable conseiller pour Stadacona nous a dit qu'il avait pensé d'abord qu'il fallait mieux rejeter le projet de loi, il aurait dû s'en tenir là, la première impression est la meilleure.

L'honorable conseiller nous a dit qu'il votera pour l'adoption du projet, parce que le gouvernement vient de sortir triomphant des élections. Mais ne sait-on pas que les élections se sont faites avec le système actuel sans qu'il n'y ait nullement été question, dans le cours de la campagne, de le modifier. Non, ce n'est pas une raison. Avant la session, le gouvernement a pris sur lui de changer la constitution dans une partie essentielle. N'a-t-il pas pris sur lui de faire la nomination d'un huitième ministre. Pourquoi cette hâte, pourquoi tous ces changements avant d'avoir eu l'occasion de consulter les Chambres et d'avoir leur approbation? On a

jugé à propos qu'il n'y avait pas trop de deux ministres pour remplacer mon honorable ami le conseiller pour Chaouinigan. C'est un compliment fort élogieux à l'adresse de cet honorable conseiller.

M. le commissaire nous a dit qu'à l'avenir le président serait plus indépendant. Mais si le président est nommé par le gouvernement, il sera encore la créature du gouvernement. Quant à changer le système actuel, j'aimerais mieux que le président serait l'élu de la Chambre. Alors le président serait véritablement l'organe autorisé de la majorité de cette Chambre. Mais avec le système nouveau ce sera toujours, quoi qu'on en dise, la nomination du gouvernement, offrant par là même les inconvénients de l'état de choses que les partisans de la prétendue réforme déplorent tant. Il paraîtrait—et ici je me permets de faire allusion au patriotique dévouement de M. le président—que celui qui préside à nos délibérations ne reçoit pas de salaire. Je proteste contre cette injustice à son égard. Je m'en prends au gouvernement qui s'en est rendu coupable. Il n'aurait pas dû rien changer avant d'avoir assuré des appointements à celui qu'il voulait appeler à remplir cette haute et importante fonction. Je ne comprends pas cet empressement de faire une nomination comme celle-là, quand on n'avait pas même le droit de payer le titulaire.

On nous dit que le gouvernement a l'intention de faire des nouvelles modifications à la constitution en ce qui concerne le nombre des ministres. Pourquoi dans ce cas ne pas attendre pour faire toutes ces modifications ensemble.

Je ne crois pas qu'il est de mon devoir d'appuyer maintenant une telle proposition de loi. J'attendrai pour me prononcer que le gouvernement ait soumis tous les changements qu'il désire apporter à la constitution.

L'honorable M. **Beaudry**—*conseiller pour Alma*.—Je déclare que je suis en faveur du projet de loi. Je n'occupe pas ici la singulière position de l'honorable conseiller qui vient de parler, lui qui a été nommé pour abolir le Conseil législatif. Il n'en est pas ainsi avec moi. Je suis plus libre, n'étant pas tenu à l'accomplissement d'une mission comme la sienne.

Il est admis de tout le monde qu'il y a de graves inconvénients à ce que le président soit obligé de descendre de son siège pour discuter les actes ou la politique du gouvernement. Cela n'est pas convenable. Que la nomination soit du ressort du gouvernement, j'y vois un avantage. Mais pour ma part je serais en faveur d'une disposition qui dirait que quand le gouvernement changera, il aura le droit de nommer un

autre président, et cela afin d'éviter la répétition de ce qui est arrivé lorsque M. Turcotte était le président de l'autre Chambre.

On a suggéré de remettre à la Chambre le soin de se choisir un président. Je me permettrai de signaler une objection à ce système : c'est la mésintelligence que sèmerait la cabale qui ne manquerait pas d'être faite. A Montréal autrefois, l'élection du maire était confiée au conseil de ville, mais on s'est aperçu que ce système présentait de trop grands inconvénients et on s'est décidé à changer le mode de nomination du maire en chargeant les contribuables eux-mêmes d'en faire le choix.

Je suis donc en faveur du système de confier au gouvernement le choix du président de cette Chambre.

L'honorable M. **Starnes**—*conseiller pour Salaberry*.—Honorables messieurs, je n'aurais pas pris part à la discussion qui ne saurait, à vrai dire, se prolonger sur un sujet ne prêtant pas à de longs commentaires. si l'honorable conseiller pour Montarville n'avait pas jugé à propos de faire allusion à moi. Je constate qu'entre lui et moi, il y a eu changement de rôle. Ainsi mon honorable ami est en faveur d'un président électif. Après cela, je présume qu'il voudra d'un conseil électif, ce qui conduirait à l'abolition pure et simple de cette Chambre, car le peuple se dira, avec beaucoup de raison, à quoi bon avoir deux Chambres sortant toutes deux du vote populaire. Ce que propose mon honorable ami serait vraiment une innovation. Mais il n'en est pas ainsi du projet de loi. Je n'hésite pas à dire que je l'appuierai par esprit d'économie.

L'honorable conseiller pour Montarville pense, si j'en juge par ses observations, que rien ne peut se faire sans qu'il parle d'Ottawa. A Ottawa, nous dit-il, on fait ceci, on fait cela. La position de sénateur aurait-il par hasard quelque chose à faire avec cela? Il nous a dit que le président du Sénat est ministre. Sir John, dont la grande habileté est bien connue, a choisi le président de la Chambre comme l'un de ses collègues, mais cela ne signifie pas qu'il y ait là un système que l'on a l'intention de suivre strictement à l'avenir. Non, honorables messieurs.

On s'est récrié de ce qu'il y a huit ministres à l'heure qu'il est. La province de la Nouvelle-Ecosse, qui est plus petite que la nôtre, a bien sept ministres comme nous, et de plus deux ou trois membres du cabinet sans portefeuille. Est-ce que nous ne pourrions pas nous permettre d'avoir un seul ministre sans portefeuille?

Pendant que j'avais l'honneur de présider cette Chambre, j'avoue que j'ai ressenti plus d'une fois les graves inconvénients qu'il y a pour le président de descendre du fauteuil pour prendre part aux discussions,

et je vois avec plaisir que l'on nous propose de faire disparaître ces inconvénients.

Que nous propose le gouvernement ? Est-ce qu'il s'agit d'une grave modification à nos lois organiques. Point du tout. Le changement qui sera fait à la constitution n'est pas considérable. Tout se résume en deux mots. A l'avenir le président sera nommé pour toute la durée d'un parlement et ne sera plus ministre. Voilà de quoi il s'agit. N'est-ce pas de fait le gouvernement qui nomme le président de l'autre Chambre ? J'avoue que je préférerais que le gouvernement fasse lui-même la nomination du président, mais que ce président s'en irait quand le cabinet qui l'a nommé se démettrait. Cependant ce n'est qu'un détail après tout. Quant à la question des appointements, je crois qu'il est nécessaire pour la dignité du conseil, qu'ils soient égaux à ceux donnés au président de l'autre Chambre. Il y aura économie et c'est, comme je l'ai dit, pour cette raison surtout que j'appuierai le projet de loi. Le gouvernement se propose de réduire à six le nombre des ministres, la charge de solliciteur général devant être abolie. Cela diminuera les dépenses, car au lieu de \$3,000 qui seraient payées s'il n'y avait pas de changement, il n'y aura que \$2,000.

L'honorable conseiller pour Montarville a rappelé que c'est lui qui a fait inaugurer le système par lequel le président du conseil est payé par le bureau du trésor, au lieu de l'être à même la dotation faite à cette Chambre. Je ne dis pas qu'il a mal agi, mais assurément il n'y a rien dans ce fait qui puisse modifier l'opinion des honorables conseillers sur ce projet, car, que le président soit payé ici ou ailleurs, cela ne fait pas de différence pour le budget.

J'approuve cette loi et je crois que la majorité de cette Chambre l'approuvera aussi.

L'honorable M. **Archambeault**—*conseiller pour Repentigny*—
Je n'ai que peu de chose à ajouter aux observations déjà faites.

L'honorable conseiller pour Salaberry a profité de l'occasion pour demander une coalition ; il l'a fait en termes peu explicites, il est vrai, mais cette conclusion se dégage nécessairement de ses remarques. Son attitude le prouve ; il voudrait un rapprochement entre les deux partis. Lui l'ancien membre du gouvernement-Joly, se fait l'humble serviteur du cabinet-Chapleau. Tous ses actes, toutes ses paroles témoignent de son grand désir de partager, lui aussi, dans les fruits savoureux de la conciliation. Que ce soit la conciliation ou la coalition (peu m'importe le mot) je réprovoie le principe qui en est la base. J'ai toujours été contre un tel principe en politique. Je considère qu'une opposition est nécessaire dans notre système parlementaire. Ceci est admis de tous.

Quant à la proposition de loi en elle-même, je n'aurais pas eu grande objection à son adoption, si on ne violait pas la constitution en ayant un huitième ministre. Il y a un mystère là dedans qu'il serait bon d'éclaircir. Je sais que les conjectures vont leur train, On sait que le gouvernement avait à faire adopter une mesure qui exigeait, vu les circonstances défavorables, deux ministres au lieu d'un dans cette Chambre; de là la nomination d'un huitième membre du cabinet. Il n'y a pas bien longtemps, que ce même gouvernement nous demandait d'adopter une loi déclarant que le nombre des ministres ne serait pas augmenté, et il était alors de sept. Pas plus que d'autres, le gouvernement n'a le droit de se mentir à lui-même, de violer la constitution qui dit qu'il n'y aura que sept ministres. Voter pour ce projet, serait approuver cette conduite que je condamne. Le Conseil législatif doit agir de manière à mériter la confiance du peuple, qui a les yeux tournés vers nous.

L'honorable M. **Lacoste**—*conseiller pour Mille-Isles*.—Je n'ai que quelques mots à dire sur la question. Je suis étonné de voir l'opposition préméditée qui se manifeste avec tant de vivacité contre ce projet de loi. Réellement je ne vois pas pourquoi tout ce tapage. Ce n'est après tout, qu'une simple mesure d'économie interne. Et c'est à propos d'une telle question, si peu importante quant à ce qui regarde les intérêts publics, que des gens qui se disent conservateurs font une guerre ouverte au gouvernement. Il semble que c'est l'honorable conseiller pour Montarville qui va être constitué le chef de cette opposition qui ne dissimule plus sa tactique. Mais examinons un instant la question et voyons si la lutte que l'on fait est bien raisonnable et tire son existence de la loi elle-même, ou bien si ce n'est pas plutôt l'explosion d'une guerre conduite sourdement, mais que l'on veut faire au grand jour à l'avenir, croyant être assez préparé pour atteindre au succès. et quel succès?

On ne saurait prétendre qu'il y a une question de principe en jeu. Aussi j'écarte immédiatement ce sujet pour aborder celui de la dépense additionnelle que l'adoption va occasionner. Mais à cet égard nous avons la déclaration du gouvernement qui nous assure que le nombre des ministres va être diminué à six, ce qui épargnera \$3,000 par année. En déduisant les appointements du président du Conseil qui serait de \$2,000 on arrive à quoi? à une diminution dans le chiffre de la dépense de \$1,000. Ainsi cette simple démonstration détruit l'assertion que les dépenses vont être accrues.

L'honorable conseiller pour Montarville nous a dit que le gouvernement allait au rebours de ce que nous enseigne l'expérience. Il a aussi

parlé de la tendance qui semble s'introduire dans le système politique fédéral, par ce que le président du Sénat a été appelé, par Sir John Macdonald, à faire partie du gouvernement. L'honorable conseiller aurait dû dire pour être complet que cela n'a été que le résultat d'une simple question d'opportunité. Mais il faut bien observer que la constitution fédérale en ce qui touche ce sujet n'a pas été modifiée. Sir John Macdonald n'a pas voulu en faire une obligation comme la chose existe ici. Il a cru devoir demander le président du Sénat à faire partie du cabinet, c'est son affaire. Il a eu d'autant plus raison qu'il n'y a pas là les inconvénients que l'on a remarqués ici. De plus la constitution fédérale ne le défend pas ni ne l'ordonne, en sorte qu'il y a pleine liberté d'agir dans le sens que les circonstances indiquent être le meilleur.

Ici la position n'est pas la même. La loi dit que le président est membre du gouvernement et que l'un ne va pas sans l'autre. Il y a deux motifs qui engagent le gouvernement à nous demander l'adoption de la loi que nous discutons. J'indiquerai le principal de ces motifs, et en le faisant, je serai obligé de mentionner le second.

Il est admis par tout le monde qu'il y a un grave inconvénient à ce que le président soit engagé dans les discussions, prenne part à la mêlée, au combat. Cela a pour effet de diminuer le prestige qu'il doit avoir pour inspirer le profond respect que nous devons professé pour ses décisions. Sa position de membre du gouvernement l'oblige de descendre dans l'arène pour défendre la politique dont il est, comme ministre, responsable aux Chambres. En second lieu, il se trouve dans une position désavantageuse pour soutenir la lutte comme l'organe autorisée du gouvernement. Il ne peut pas prendre part, comme les autres membres, aussi souvent aux débats. Il lui faut apporter beaucoup plus de circonspection, car enfin on conviendra qu'il n'est pas bien que notre Chambre présente un coup d'œil qui laisse à désirer, lorsque le fauteuil est veuf du personnage qui doit l'occuper pendant nos séances. L'un des anciens présidents du Conseil vient de nous dire combien il a eu à souffrir pendant sa présidence de cet inconvénient. Il nous a fait part de son expérience, et elle mérite considération. Aussi, je crois pouvoir dire que généralement on admet la nécessité de la modification proposée.

On a été jusqu'à proposer de modifier complètement le principe même de la nomination du président. L'honorable conseiller pour Montarville, lui, est prêt à voter une loi qui rendrait le président électif. Le projet ne demande qu'une chose, moins grave que celle-là, c'est que le président ne fasse plus partie du gouvernement. On voit que le change-

ment est moins considérable. La Chambre haute est l'intermédiaire entre le peuple et la couronne, tout en devant être et étant de fait indépendante de l'un comme de l'autre. En Angleterre et à Ottawa, la nomination du président des chambres hautes relève du gouvernement. D'après le système du projet de loi le président sera toujours nommé par la couronne, seulement comme sa nomination est faite pour toute la durée du parlement, il se trouvera par là même dans une position plus indépendante, il sera plus libre vis-à-vis du gouvernement et c'est là le second motif qui doit nous faire voter cette loi. Cet avantage sera assuré tout en suivant, tout en respectant les règles, la coutume et l'esprit de la constitution anglaise, notre principal guide dans ces questions. Toutes ces raisons doivent nous engager à accepter le projet et à appuyer la politique du gouvernement. Les honorables conseillers pour LaDurantaye et Repentigny ont donné l'un et l'autre les raisons qui les engagent à repousser cette législation. Sincèrement ces raisons ne me paraissent pas concluantes du tout. L'honorable conseiller pour Repentigny ainsi que l'honorable conseiller pour LaDurantaye ont fait d'amères reproches au gouvernement parce qu'il a pris un huitième ministre. Mon honorable ami le conseiller pour Repentigny surtout a dit qu'il voterait pour le rejet du projet précisément à cause de cela. Il a prétendu que l'on a violé la constitution, que le gouvernement s'est donné le démenti à lui-même, parce que l'an dernier, ou peu importe l'époque, il a fait voter une loi dans laquelle il est déclaré que le nombre des ministres ne serait pas augmenté par suite de la modification qui était apportée dans la distribution des travaux de l'administration publique. Il veut, dit-il, en votant pour repousser le projet de loi, donner une leçon au gouvernement au sujet de la nomination du huitième ministre. A mon avis il vaudrait mieux suivre un autre mode de manifester sa désapprobation. Il ne me paraît pas très logique de rejeter une loi bonne en soi, sous le simple prétexte d'infliger une leçon qui ne pourrait avoir de bons fruits. Le gouvernement a violé la constitution, a dit mon honorable ami. En quoi je vous le demande, honorables messieurs? Est-ce qu'il y a une loi qui fixe le nombre des ministres? On serait fort en peine de me l'indiquer. On parle de la loi qui autorise la création d'un ministère des chemins de fer. Mais cette législation ne modifie aucunement l'article de la constitution qui dit que le gouverneur peut nommer qui il voudra pour ministre. Et qu'on le remarque bien, le nombre n'est pas limité. Il n'y a donc pas eu violation de la constitution et par conséquent mon honorable ami, le conseiller pour Repentigny n'a pas de motifs sérieux à alléguer pour repousser le projet de loi.

Je me résume, honorables messieurs. Par le projet de loi les inconvénients que j'ai signalés vont disparaître. Le président sera un haut fonctionnaire politique parfaitement indépendant du gouvernement. Ceci sera fait tout en respectant l'esprit de la constitution anglaise et conformément à la coutume suivie dans la mère-patrie. Je crois que le gouvernement par là même, donne satisfaction aux désirs de ceux qui veulent un président plus impartial, ou à tout le moins qui veulent qu'il occupe une position plus indépendante et que son impartialité soit plus à l'abri des soupçons. Au reste comme je l'ai déjà dit, c'est une simple mesure d'économie interne. Je ne vois donc pas aucune raison de faire une opposition systématique comme celle que font certains honorables conseillers.

L'honorable M. **de Boucherville**—*conseiller pour Montarville.*
— Cette expression n'est pas parlementaire, elle peut blesser certains de nos collègues, car si je ne me trompe pas, le mot employé en ce sens veut dire factieux.

L'honorable M. **Lacoste**.— Il est malheureux que mon honorable ami donne à ce mot une signification que le dictionnaire ne lui accorde pas, car systématique veut dire organisé, prévu, agissant d'après un système combiné d'avance. Or, je crois que dans ce cas que ceux qui combattent le projet de loi, agissent d'après une entente, que leur conduite est le fruit d'un système qui a pour but le renversement du cabinet, voilà qui justifie mon expression " systématique. " Inutile de dire, honorables Messieurs, que je ne veux blesser qui que ce soit et que si mon honorable ami, le conseiller pour Montarville, a trouvé rudes mes paroles, c'est que cela est dû au fait que mon honorable ami s'est placé dans une position fort irrégulière vis-à-vis de ses amis. En terminant je répète que la loi proposée n'a pas l'importance qu'on serait tenté de lui accorder par l'opposition qui lui est faite ; qu'au fond la lutte se fait, non contre les dispositions de la loi, mais bien contre le gouvernement à qui on en veut, je ne sais pourquoi. Quand il s'agit de modifier une loi comme celle que nous touchons, on doit dans les changements que l'on propose, suivre le principe de la constitution. Or, c'est ce qui se fait dans ce cas-ci. La couronne nommera le président à l'avenir comme elle le faisait par le passé. Sa prérogative n'est donc pas entamée. Tandis qu'il n'en serait pas ainsi, si, on suivait l'idée suggérée par l'honorable conseiller pour Montarville qui veut enlever du coup cette prérogative à la couronne.

L'honorable M. **Archembeault**—*conseiller pour Repentigny.*—
Un mot pour assurer à l'honorable conseiller que je n'appartiens pas à

une opposition factieuse comme il l'appelle. J'ai dit que le gouvernement avait fait une nomination avant le temps, et je me suis permis de demander pourquoi ne pas avoir attendu à la session. Le gouvernement nomme un huitième ministre contre l'usage, contre tout précédent, et il vient ensuite dire d'un ton autoritaire, approuvez cela, ce sont des faits accomplis vous ne pouvez y revenir. J'ai déjà protesté contre le fait qu'il n'y avait qu'un seul ministre dans cette Chambre, et je proteste encore, parce qu'à l'avenir on prend ses mesures pour nous n'en donner qu'un seul. Je voterai le rejet du projet de loi, parceque je ne puis admettre qu'un gouvernement soit justifiable de tout bouleverser à sa guise, pour servir ses fins et cela sans consulter les Chambres, chose qu'il aurait été pour lui si facile de faire.

L'honorable M. **Ross**—*conseiller pour Chaouinigan*.—Je suis certain que la Chambre a dû être surprise lorsqu'elle a entendu l'honorable conseiller pour Mille-Isles prononcer les paroles que nous venons d'entendre. Il a attribué des motifs à ceux qui se permettent de repousser la proposition ministérielle. Mon honorable ami devra admettre que ce procédé n'est pas bienséant. Il a parlé d'opposition organisée, de factieux... et il a émis l'opinion qu'il ne faut pas d'opposition, qu'on ne doit pas venir ici dans le but de combattre le gouvernement.

Sans doute qu'il ne convient pas de repousser tout ce que propose le gouvernement parce que c'est le gouvernement qui le propose, de même qu'il ne faut pas aveuglément approuver tout ce qu'il plaît au gouvernement de nous soumettre. Lui qui est si empressé à accuser les autres, je demanderai à l'honorable conseiller pour Mille-Isles pourquoi il est ici...

L'honorable M. **Lacoste**—*conseiller pour Mille-Isles*.—J'y suis au même titre que vous y êtes vous-mêmes : par la confiance de la couronne... Je suis donc sur un pied d'égalité que mes collègues de cette Chambre.

L'honorable M. **Ross**.—C'est cela... Si mon honorable ami m'eût permis de compléter l'expression de ma pensée, il aurait vu que c'était ce que je voulais dire. Il est sur un pied d'égalité avec nous... Sans doute, lui croit avoir le droit d'appuyer le gouvernement, nous, nous pensons avoir la liberté de le combattre, nous sommes égaux. Il n'aurait pas dû dans ces circonstances essayer de faire la leçon aux autres. La leçon ne profitera pas, car elle est déplacée. Il a eu tort de dire que nous devions par esprit de parti, appuyer cette proposition de loi. C'est une innovation dans cette Chambre. Ce n'est pas ainsi que nous avons l'habitude de juger les questions.

Pour engager la Chambre à adopter cette loi, on nous dit qu'elle n'est pas impoittante : qu'il ne s'agit que d'un petit changement et qu'en fin de compte le gouvernement ne l'a fait que pour nous être agréable. Je me rappelle que l'an dernier nous avons causé mon honorable ami, le président de cette Chambre et moi d'un changement constitutionnel. Je crois avoir fait observer qu'il ne valait pas la peine de changer la constitution pour avoir un président électif. S'il fallait changer les lois organiques, si on m'en démontrait la nécessité, alors j'avoue que j'aimerais mieux un président électif. On dit que la question n'est pas importante. Je suis d'opinion que quand on change la constitution, ça vaut toujours la peine qu'on y songe à deux fois avant de se décider.

L'honorable conseiller pour Mille-Isles a dit qu'il y avait des raisons qui devaient nous engager à adopter ce projet de loi. La première, c'est l'inconvénient qu'il y a pour le président d'avoir à descendre du fauteuil pour prendre part aux discussions. Mais il y a un autre remède à apporter à ce mal, si c'est un mal, que l'on prenne un deuxième ministre. D'un autre côté, si le pays savait que \$2,000 vont être dépensés de plus par année et cela simplement pour empêcher le président de descendre de son fauteuil deux ou trois fois par session, il n'approuverait pas la dépense

Il peut se faire aussi que si la Chambre adopte le projet, nous n'ayions plus du tout de ministre à l'avenir, et que ce seront les amis du gouvernement qui le représenteront et nous feront part de ses intentions. Par la même l'importance du Conseil sera bientôt nulle. Il faut empêcher qu'il en soit ainsi.

La deuxième raison qui a été alléguée, c'est que cette loi va rendre le président plus indépendant du cabinet. Que l'honorable conseiller pour Mille-Isles apprenne, car il ne paraît pas le savoir, que jamais on ne s'est plaint de l'indépendance du président.

Jamais une pareille plainte n'a été formulée jusqu'ici. Craint-on d'avoir à le faire, je l'ignore, pour moi, j'aime à ne pas le prévoir. Je ne puis voir aucune raison sérieuse, aucune raison d'intérêt public pour justifier le changement que l'on propose. On trouve peut-être un prétexte dans les exigences impérieuses de la situation délicate dans laquelle le gouvernement se trouve placé. Le gouvernement avait besoin de deux membres de cette Chambre pour remplacer l'ancien président. Il est vrai qu'un seul aurait suffi, quant à ce qui concerne la besogne administrative qu'ils ont à faire. C'est un luxe !..... Mais cela à son bon côté pour le vote. . . . Le gouvernement était trop pressé pour attendre la réunion des Chambres. Il lui fallait faire ses arran-

gements et sans délai, de là la hâte inexplicable que quelques honorables conseillers ont signalée. Au fond il n'y a rien qui justifie, qui nécessite cette loi. On ne doit pas changer la constitution sans motif très grave, car c'est toujours dangereux et peut-être même, dans quelques cas, désastreux pour le pays. Ceux qui ont fait la constitution ont bien travaillé pour faire une œuvre bonne et durable. Sir George E. Cartier ne prévoyait pas, il est vrai, qu'un bon jour un gouvernement aurait une loi difficile à faire adopter.

Depuis quelques années on a pratiqué sérieusement l'économie. On a réduit le salaire de vieux employés qui ne recevaient déjà pas trop, d'autres ont été plus malheureux encore, on les a mis à la porte. La nécessité obligeait malgré tout. Bien que cela fût pénible pour nous, nous avons fermement pratiqué la plus rigide économie. Après cela on augmenterait les dépenses inutilement, pour faire réussir un plan d'ensemble!... On propose de payer au président un salaire de \$2,000 par année. Voilà je l'affirme une dépense inutile. Pour éviter tout cela, que le gouvernement donne ou assure à cette Chambre deux ministres au moins. Ce n'est pas être exigeant, car nous en avons eu jusqu'à trois. Je maintiens donc que cette dépense est de trop car elle n'est pas nécessaire. On dit que cette dépense additionnelle va être plus que compensée par la diminution qui va être faite par le fait que le nombre des ministres ne sera plus que de six au lieu de sept. Si on veut diminuer le nombre des membres du cabinet, qu'on le fasse ailleurs et nous pourrons mieux voir ensuite. Mais là encore on éprouvera des difficultés considérables, tant il est vrai qu'il est toujours difficile de toucher à une constitution bien faite. On sait qu'il est admis dans la pratique que les différents groupes nationaux qui forment la population de la province doivent être représentés dans le cabinet. De là il suit que dans mon opinion il n'y a pas trop de ministres pour satisfaire à ces exigences fort légitimes. Il est question d'abolir la charge de solliciteur général. Au lieu de l'abolir, je trouve qu'il vaudrait mieux la garder, car le solliciteur général pourrait agir à la place des substitués du procureur général. Cela s'est déjà pratiqué ici et ailleurs.

On a rappelé la loi adoptée l'année dernière dans laquelle il est dit que le nombre des ministres ne serait pas augmenté par la création d'un nouveau ministère, celui des chemins de fer. Je conviens que la loi ne s'applique pas rigoureusement parlant au cas actuel, mais l'honorable conseiller pour Mille-Isles admettra que réellement l'intention était que le nombre des ministres, qui était de sept, ne serait pas augmenté.

L'honorable M. **Lacoste**—*conseiller pour Milles-Isles*—La nomination d'un huitième ministre n'a pas été une violation de cette loi. C'est là ma prétention.

L'honorable M. **Ross**.—Oui... quant à la lettre même de la loi, mais peut-il être nié que la nomination d'un huitième ministre n'a pas été la violation de l'intention évidente de cette loi. On a parlé d'un président électif; je le préférerais au mode que l'on propose. Cependant je préfère encore plus que le président soit aussi ministre, c'est-à-dire le système actuel. Dans le cas d'une élection, je craindrais que peut-être le président serait obligé de voter pour lui-même, ce qui serait un inconvénient grave, aussi celui-là. Je me résume, honorables messieurs, en répétant que je ne vois rien, au point de vue de l'intérêt public, qui nécessite ce changement.

L'honorable M. **de Labruère**—*conseiller pour Rougemont, président du Conseil législatif*.—Honorables messieurs, je ne voulais pas parler. Un sentiment de délicatesse m'avait fait prendre cette détermination à laquelle j'aurais adhéré, si l'honorable conseiller pour Chaouinigane ne nous avait prêté, à mon honorable collègue dans le gouvernement, le commissaire de l'agriculture, et à moi, des motifs qui ne peuvent que soulever mon indignation. Il nous a dit que nous n'étions ministres que parce que le gouvernement avait besoin de voteurs. Je renvoie l'insulte à l'honorable conseiller pour Chaouinigane. Jamais nous n'aurions accepté s'il s'était élevé dans notre esprit le plus léger doute sur les motifs honorables qui avaient engagé Son Honneur le lieutenant-gouverneur à nous demander de faire partie de son Conseil. On a parlé de Sir Georges E. Cartier. Eh bien qu'on le sache donc, si nous sommes dans le cabinet, c'est précisément pour faire définitivement triompher ses vues larges et vraiment patriotiques.

L'honorable conseiller pour Chaouinigane veut du système électif, il voudrait donc un changement radical dans notre constitution. Je ne me rappelle pas cette conversation à laquelle l'honorable conseiller a fait allusion, mais ce que je sais c'est que je ne suis pas en faveur de changer à ce point la constitution. On a aussi parlé de la loi relative au ministère des chemins de fer. L'honorable conseiller pour Milles-Isles a donné à cette loi sa véritable interprétation. Que dit la constitution quant à ce qui regarde le nombre des conseillers exécutifs? L'article 63 déclare que "le conseil exécutif d'Ontario et de Québec se composera des personnes que le lieutenant-gouverneur jugera à propos de temps à autre, de nommer," j'attire votre attention, honorables messieurs, sur ces mots "jugera à propos de nommer et en pre-

mier lieu les officiers suivants, savoir : le procureur général, le secrétaire et registraire de la province, le trésorier de la province, le commissaire des terres de la couronne, et le commissaire de l'agriculture et des travaux publics, et dans la province de Québec, l'« orateur » du Conseil législatif et le solliciteur général. » L'article 83 prévoit que ces officiers seront payés. Il ressort de cela que la constitution veut qu'il n'y ait pas plus que sept ministres de payés, mais elle n'entend nullement limiter ou restreindre en quoi que ce soit le droit ou la prérogative de la couronne exercée par les lieutenants gouverneurs, de choisir le nombre de conseillers exécutifs qu'il leur plaira. Son Honneur, sur l'avis de ses ministres, avait donc le droit d'exercer cette prérogative et d'appeler dans ses conseils qui lui plait.

L'honorable conseiller pour Chaouinigan prétend que les appointements du président, d'après le nouveau système, vont augmenter les dépenses publiques. Au contraire, il y aura, le chiffre est facile à constater, une économie réelle de \$1,000 par année.

L'honorable M. **Ross**—*conseiller pour Chaouinigan*.—Mais oui il y aura augmentation, puisque le président recevra \$2,000, et le ministre qui le remplacera dans le cabinet \$3,000, total \$5,000.

L'honorable M. **de LaBruère**.—Le nombre des ministres va être diminué par une autre loi.

L'honorable M. **Ross**.—Pourquoi ces deux lois n'ont-elles pas été déposées ensemble.

L'honorable M. **de LaBruère**.—La raison en est bien simple. C'est que la loi que nous discutons est plus particulièrement du ressort de cette Chambre, et voilà pourquoi elle a d'abord été déposée ici. L'autre, regardant l'Assemblée législative parce que le ministre qui s'y trouve concerné appartient à cette Chambre, sera déposée là en premier lieu.

L'honorable M. **Ross**.—Je demanderai à l'honorable président si après l'adoption de cette loi les appointements des sept ministres ne seront pas payés comme d'habitude.

L'honorable M. **de LaBruère**.—Non pas par la nouvelle loi qui va être adoptée.

L'honorable M. **Ross**.—Ah . . .

L'honorable M. **de LaBruère** Sans doute.

L'honorable M. **Ross**.—Si elle passe.

L'honorable M. **de LaBruère**.—Je l'espère.

L'honorable M. **Dionne**.—Elle passera.

L'honorable M. **de LaBruère**.—La constitution nous donne le droit de la modifier ; c'est là le désir même des pères de la constitution.

Par ce projet de loi le même état de chose continue d'exister. Seulement le président ne sera plus ministre. Voilà toute la différence. Il est reconnu qu'il y a de grands inconvénients lorsque le gouvernement n'a qu'un seul représentant dans cette Chambre. Naturellement le président, d'après la loi existante, est ce ministre. Il lui faut à tout instant descendre du fauteuil pour se mêler aux débats. Ce système ne saurait être propre à inspirer une grande confiance dans l'impartialité de ses décisions, lorsque surtout il est appelé à donner une décision sur un point de procédure dans lequel il peut inopinément se trouver intéressé.

Je suis heureux que le gouvernement ait réglé cette question d'une manière aussi satisfaisante pour cette Chambre.

L'honorable M. **Dionne**—*conseiller pour Grandville, commissaire de l'agriculture et des travaux publics*.—Je désire avoir des explications sur certaines paroles prononcées par l'honorable conseiller pour Chaouinigan. Je désire savoir s'il a voulu dire que nous, les ministres, avons été achetés, que nous avons abandonné nos convictions pour entrer dans le cabinet.

L'honorable M. **Ross**—*conseiller pour Chaouinigan*.—Je n'ai rien dit de semblable. J'ai dit seulement que peut-être il entrerait dans les vues du gouvernement d'avoir deux votes. Mais je n'ai pas prononcé des paroles à cet effet, ni ai-je laissé entendre que je croyais que les honorables ministres avaient accepté leur position en sacrifiant leurs convictions et avec l'entente qu'ils devront appuyer absolument et toujours le gouvernement.

L'adoption en deuxième délibération du projet de loi est mise aux voix.

Ont voté pour :—Les honorables messieurs de LaBruère, Beaudry, Couture, Dionne, Hearn, Lacoste, Prudhomme, Roy, Savage, Starnes et Webb.—II.

Ont voté contre :—Les honorables messieurs Archambeault, de Boucherville, Dostaler, Gaudet, Gingras, Lavolette, Proulx, Rémillard, Ross et Wood.—10.

Le Conseil législatif a adopté. L'examen des articles en comité général est fixé à demain.

La séance est levée.

CONSEIL LEGISLATIF.

Séance du vendredi, le 14 avril 1882.

SOMMAIRE :—Dépôt de pétitions par les honorables MM. Dionne, Webb, Savage, Starnes et Laviolette.—Lecture et réception de pétitions.—Dépôt par l'honorable M. Archambeault, de divers rapports du comité des projets de lois d'intérêt local.—Transmission de projets de lois.—Dépôt, par M. le président, de la réponse à une adresse en date du 21 mars demandant copie de certains documents et divers renseignements sur le chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental. Adoption du projet de loi relatif au président du Conseil législatif.

PRÉSIDENCE DE L'HONORABLE BOUCHER DE LABRUÈRE.

La séance est ouverte à trois heures et quinze minutes.

DÉPÔT DE PÉTITIONS.

L'honorable M. **Dionne**—*conseiller pour Grandeville, commissaire de l'agriculture et des travaux publics.*—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil les pétitions du révérend M. Gravel et autres ; de Monsignor C. Guay et autres ; du révérend M. Langevin et autres ; du révérend M. Bérubé ; du révérend M. Fournier et autres ; du révérend M. W. Rioux et autres ; du révérend M. Audet et autres ; du révérend M. A. Duval et autres ; du révérend M. Rouleau et autres ; du révérend M. Chouinard et autres ; du révérend M. Desjardins et autres ; de P. L. Gauvreau et autres ; du révérend M. Blanchet et autres ; du révérend M. Théberge et autres ; du révérend M. Drapeau et autres, tous demandant de l'aide en faveur du séminaire de Rimouski, incendié il y a quelque temps.

L'honorable M. **Webb**—*conseiller pour Wellington.*—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil la pétition des habitants et contribuables de la division de Richmond s'opposant au privilège demandé par la compagnie "The St-Francis Bridge Company."

L'honorable M. **Savage**—*conseiller pour le Golfe.*—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil la pétition de J. Robinson et autres, de Matapédia, demandant que la compagnie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs soit constituée.

L'honorable M. **Starnes**—*conseiller pour Salaberry.*—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil la pétition de Strachan Bethune et

autres demandant l'adoption d'une loi donnant plus de liberté dans certaines transactions.

L'honorable M. **Laviolette**—*conseiller pour Lorimier*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil quatre pétitions de Roméo Stephen et autres, du " Fish and Game Protection Club ; " de Edmond Lamothe et autres, de Gustave R. Tarte et autres, demandant que la loi de la chasse soit modifiée.

LECTURE ET RÉCEPTION DE PÉTITIONS.

Les pétitions suivantes, déposées le 12 du courant, sont lues et reçues :

De la société des artisans canadiens français de la cité de Montréal, demandant des amendements à sa charte ; du rév. F. L. Pelletier et autres, de la paroisse de St-Germain du Lac Etchemin, demandant de l'aide pour l'ouverture d'un chemin dans le canton de Cranbourne ; de l'école de Médecine et de Chirurgie de Montréal, demandant une allocation ; du dispensaire Ophtalmique de l'Asile Nazarette de Montréal, demandant une allocation ; du directeur de l'Hospice St-Charles de Montréal, demandant une allocation ; de la cité de Montréal, s'opposant au projet proposé par les municipalités des environs de Montréal, demandant la permission de se servir des égouts de la cité de Montréal ; de W. B. Nantel et autres, de Montréal, demandant la confirmation de certains actes faits par l'Evêque Catholique Romain de Montréal, dans la Province du Bas-Canada ; de la compagnie des Chemins de Péage de l'Isle Jésus demandant des amendements à sa charte ; de l'Ecole des Sourds-Muets de Montréal, demandant de l'aide ; de l'Institut National des Beaux Arts et des Sciences, demandant une allocation.

DÉPÔT DE PROJETS DE COMITÉ.

L'honorable M. **Archambeault**—*conseiller pour Repentigny*—J'ai l'honneur de déposer le sixième rapport du comité des ordres permanents et des projets d'intérêt local.

Ce rapport expose que le comité a examiné trois pétitions dont une demandant une législation particulière.

Ce rapport est adopté.

L'honorable M. **Archambeault**.—J'ai l'honneur de déposer des rapports sur les projets de loi pour permettre à la compagnie de Sucre de betterave *Pioneer*, d'augmenter son capital et d'emprunter sur débentures et pour constituer " The Quebec Hotel Company."

Ces projets sont définitivement adoptés dans les formes réglementaires.

TRANSMISSION DE PROJETS DE LOI.

M. le **Président**.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil des projets de loi précédemment adoptés par l'Assemblée législative.

1^o Pour constituer la compagnie de papier Rolland.

2^o Pour modifier la charte de la compagnie de sucre de betterave de la province de Québec.

3^o Pour constituer " The West End Free Dispensary. "

4^o Pour confirmer le privilège de cinquante années accordé à la compagnie de l'aqueduc de Louiseville, par le conseil municipal de Louiseville.

5^o Pour constituer " Le Septuor Haydn " de Québec.

La seconde délibération sur ces projets est renvoyée à lundi pour les 2^e, 4^e et 5^e et à mardi pour le 1^{er} et le 3^e projets.

Le projet de loi pour autoriser la création d'une société d'industrie laitière de la province de Québec est définitivement adopté dans les formes réglementaires.

M. le **Président**.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil la réponse à une adresse en date du 21 mars dernier demandant :

1. Le montant des prix des contrats passés par l'honorable Conseil exécutif de cette Province avec l'hon. Thomas McGreevy, le 24 septembre 1875, et avec Duncan McDonald & Cie., le 16 novembre 1875, concernant la construction du chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa & Occidental ;

2. Montant payé en sus du prix de ces contrats à Messieurs McGreevy et McDonald, à chacun d'eux respectivement ;

3. Montant payé et ce qui reste dû pour achat de terrain à Montréal, Québec, ou autres endroits pour le dit chemin ;

4. Montant et valeur des approvisionnements des magasins du dit chemin ;

5. Montant dépensé par le gouvernement pour le parachèvement du chemin ;

6. Montant des recettes brutes de chaque année ;

7. Montant des recettes probables jusqu'au premier mars courant ;

8. Montant des recettes probables pour l'année courante et l'année prochaine ;

9. Copie du contrat pour construction du chemin à partir d'Hoche-laga pour se rendre aux Casernes ;

10. Copie des soumissions reçues pour l'achat du dit chemin, ou partie d'icelui ;

11. Montant de toutes réclamations généralement quelconques relativement au dit chemin, avec le nom de chaque réclamant et le montant réclamé par lui, en sus de ce qui a été payé, et qui a été reconnu être dû.

Le projet de loi pour constituer la compagnie du chemin de fer de Wentworth est adopté en deuxième délibération et renvoyé au comité d'intérêt local.

Le projet relatif au président du Conseil législatif est examiné en comité général, le rapport est adopté. Il est proposé que le projet soit adopté en troisième délibération. Un rappel au règlement est formulé contre cette proposition, prétendant que la troisième délibération ne peut avoir lieu maintenant. M. le président décide que le rappel au règlement n'est pas fondé. La décision du président qui est l'objet d'un appel à la Chambre est maintenue par un vote de 11 pour et 10 contre. Le projet est définitivement adopté dans les formes réglementaires.

Le projet pour valider certains actes notariés est adopté en deuxième délibération et l'examen des articles, en comité général, est renvoyé à lundi.

Les projets de loi concernant la légalisation et la garde des registres de sépultures tenus par la congrégation de Notre-Dame de Montréal à Villa-Maria, et pour modifier le chapitre 71 des statuts refondus du Canada et la loi provinciale, 32 Vict. chapitre 43, sont adoptés en deuxième délibération et renvoyés au comité d'intérêt local.

La séance est levée.

CONSEIL LEGISLATIF.

Séance du lundi, le 17 avril 1882.

SOMMAIRE :—Dépôt de pétitions des honorables MM. Archambeault, Starnes et Webb.—Lecture et réception de pétitions.—Transmissions de projets de lois.

PRÉSIDENCE DE L'HONORABLE BOUCHER DE LA BRUÈRE.

La séance est ouverte à trois heures et vingt minutes.

DÉPÔT DE PÉTITIONS.

L'honorable M. **Archambeault**—*conseiller pour Repentigny*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil la pétition du Rvd. M. Drapeau et autres, de Ste-Anne de Restigouche, en faveur du séminaire de Rimouski.

L'honorable M. **Starnes**—*conseiller pour Salaberry*.—J'ai l'honneur de déposer, deux pétitions ;

La première, de l'hôpital des femmes de Montréal, demandant que leur dotation soit augmentée.

La seconde, de Daniel Boyd et autres, du village de Huntingdon, en faveur du chemin de fer de Huntingdon.

L'honorable M. **Webb**—*conseiller pour Wellington*.—J'ai l'honneur de déposer la pétition des commissaires d'école du village de Richmond, demandant le rejet de certaines dispositions contenues dans le projet de loi constituant le village de Richmond en ville.

LECTURE ET RÉCEPTION DE PÉTITIONS.

Les pétitions suivantes, déposées le 13 et le 14 du courant sont lues et reçues :

Des habitants de Pabos, des habitants de la paroisse du Bassin de Gaspé, des habitants de la paroisse de St-Patrice de Douglstown, des habitants de St-Michel de Percé, des habitants de la paroisse de la Grande-Rivière, des habitants de la paroisse de Mont-Louis, des habitants de St-Norbert du Cap Chatte, des habitants de la paroisse de St-Dominique de New-Port, des habitants de la paroisse de St-Martin de la Rivière-au-Renard, des habitants de la paroisse de St-Alban du Cap Rosier, toutes en faveur du séminaire de Rimouski ; des habitants de New-Port, des habitants de la Grande-Rivière, des habitants du Cap

d'Espoir, du rév. C. E. Trudel et autres, de Saint-Pierre de Malbaie, comté de Gaspé, du rév. J. L. Rioux et autres, de la paroisse de Ste-Cécile, de Georges Prevel et autres, des habitants de St-Michel de Percé, toutes en faveur du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs; de B. Walton et autres, s'opposant au privilège demandé par la "St-Francis Bridge Company"; de C. A. Bangs et autres, demandant certains changements au projet de loi constituant le village de Richmond, comme ville; de W. H. Jeffrey et autres, de Melbourne, concernant les estacades flottantes de la rivière St-François; de L. A. Roberge et autres de Montréal, demandant une loi pour les constituer en société; des habitants du canton du Chesham, relativement au paiement des terres de la couronne; de E. T. Brooks et autres, de Sherbrooke, demandant que "The Sherbrooke Turf Club" soit constitué; de Norbert McDougall et autres, du village de Drummondville, demandant une charte; de Romeo Stephens et autres, demandant des amendements à la loi de chasse; de Gustave R. Tarte et autres, demandant des changements à la loi de chasse; de Edmond Lamothe et autres, demandant des changements à la loi de chasse; de J. C. Wilson et autres, demandant des amendements à la loi de chasse; de Strachan Bethune et autres, demandant la passation d'une loi pour donner plus de liberté dans certaines transactions; du révérend M. Gravel et autres, de Monseigneur C. Guay et autres, du révérend M. Langevin et autres, du révérend M. Bérubé et autres, du révérend M. Fournier et autres, du révérend W. Rioux et autres, du révérend M. Audet et autres, du révérend M. A. Duval et autres, du révérend M. Rouleau et autres, du révérend M. Chouinard et autres, du révérend M. Desjardins et autres de P. L. Gauvreau et autres, du révérend M. Blanchet et autres, du révérend M. Théberge et autres, du révérend M. Drapeau et autres, demandant toutes de l'aide en faveur du séminaire de Rimouski; de J. Robinson et autres de Matapédia, en faveur du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs; des habitants et contribuables du district de Richmond, s'opposant au privilège demandé par la "St-Francis Bridge Company."

Les projets de lois suivants sont adoptés en deuxième délibération et renvoyés au comité d'intérêt local.

Pour modifier la charte de la compagnie du sucre de betterave de la province de Québec. Pour confirmer le privilège de 50 ans accordé à la compagnie de l'aqueduc de Louiseville par le conseil municipal de cette ville. Pour constituer le Septuor Haydn de Québec.

Le projet pour valider certains actes notariés est définitivement adopté.

TRANSMISSION DE PROJETS DE LOIS.

M. le **Président**.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil divers projets de lois adoptés précédemment par l'Assemblée législative :

Pour constituer l'orphélinat de Marieville ;

Pour constituer la compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs ;

Pour constituer l'hospice St-Joseph de la Délivrance ;

Pour décréter et confirmer la vente de cette partie du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, s'étendant de Montréal à St-Jérôme, Aylmer et la cité d'Ottawa.

La deuxième délibération sur ces projets de lois est renvoyée à demain.
La séance est levée.

CONSEIL LEGISLATIF.

Séance du mardi, le 18 avril 1882.

SOMMAIRE :—Dépôt d'une pétition par l'honorable M. Hearn.—Dépôt, par l'honorable M. Archambeault, de divers rapports du comité des ordres permanents et des projets d'intérêt local.—Dépôt, par M. le Président, de la réponse à l'adresse votée le 13 du courant, touchant le chemin de fer provincial.—Transmission d'un projet de loi.

PRÉSIDENCE DE L'HONORABLE BOUCHER DE LA BRUÈRE.

La séance est ouverte à trois heures et dix minutes.

DÉPÔT D'UNE PÉTITION.

L'honorable M. **Hearn**—*conseiller pour Stadacona*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil une pétition de l'institut littéraire St-Patrice de Québec.

DÉPÔT DE RAPPORTS DE COMITÉ.

L'honorable M. **Archambeault**—*conseiller pour Repentigny*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil le septième rapport du comité des ordres permanents et des projets d'intérêt local.

Ce rapport expose que le comité a examiné cinquante-sept pétitions, dont sept demandant une législation particulière.

Ce rapport est adopté.

L'honorable M. **Archambeault**.—J'ai l'honneur de déposer divers rapports du comité d'intérêt local sur les projets de lois d'intérêt local suivants :

Pour légaliser et réglementer la garde des registres de sépultures tenus par la congrégation Notre-Dame de Montréal, à Villa-Maria.

Pour modifier le chapitre 71 des statuts refondus du Bas-Canada, et la loi provinciale 32 Victoria, chapitre 43, pour constituer la compagnie des chaux et phosphates du Canada.

Le premier de ces projets est définitivement adopté dans les formes réglementaires.

M. le Président.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil la réponse à une adresse en date du 13 de ce mois, demandant :

La date du contrat d'acquisition, par le gouvernement, de M. Lionais

ou autre, d'un terrain attenant à la propriété de la prison de Montréal, le montant du prix d'achat et la superficie du dit terrain ;

Aussi la réponse à une adresse en date du 23 juin 1881, priant Son Honneur le lieutenant gouverneur de faire déposer sur le bureau de cette chambre :

1. Les résolutions adoptées par le conseil de ville de la cité de Montréal, le 15 novembre 1880, concernant le chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental ;

2. Le rapport du comité du Conseil exécutif, en date du 26 novembre 1880, approuvé par le lieutenant gouverneur le 30 novembre 1880 ;

3. La résolution adoptée par le conseil de ville de Montréal, le 19 janvier 1881, concernant le prolongement du chemin de fer Q. M. O. et O., aux casernes de la porte de Québec, à Montréal ;

4. Toutes correspondances ou autres informations concernant les embranchements de Joliette et de Berthier ;

5. Les arrêtés du conseil et les soumissions entre les mains du gouvernement pour le prolongement du chemin de fer Q. M. O. et O., de la gare d'Hochelaga aux casernes de la porte de Québec, à Montréal.

Les projets de lois suivants sont adoptés en seconde délibération et renvoyés au comité d'intérêt local :

Pour constituer la compagnie de papier Rolland ;

Pour constituer " The West End Free Dispensary " ;

Pour constituer l'orphelinat de Marie-Ville ;

Pour constituer la compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs ;

Pour constituer l'Hospice St-Joseph de la Délivrance.

TRANSMISSION D'UN PROJET DE LOI.

M. le **Président**.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil un projet de loi précédemment adopté par l'Assemblée législative ayant pour objet de modifier la charte de l'association de Québec et du lac Supérieur pour l'exploitation des mines. La deuxième délibération sur ce projet de loi est renvoyée à demain.

La séance est levée.

CONSEIL LEGISLATIF.

Séance du mercredi, le 19 avril 1882.

SOMMAIRE :—Lecture et réception de pétitions.—Transmission de projets de lois.
Deuxième délibération sur le projet de loi ayant pour objet de décréter et confirmer la vente de cette partie du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, s'étendant de Montréal à St-Jérôme, Aylmer et la cité d'Ottawa, prennent part à la discussion des honorables MM. Dionne, Archambeault—(question posée par l'honorable M. Laviolette, à propos du discours de l'honorable M. Chapleau, les honorables MM. Dionne, Starnes, de Boucherville, Rémillard, Beaudry, Ross et Lacoste.

PRÉSIDENCE DE L'HONORABLE BOUCHER DE LABRUIÈRE.

La séance est ouverte à trois heures et quinze minutes.

LECTURE ET RÉCEPTION DE PÉTITIONS.

Les pétitions suivantes, déposées le 17 du courant sont lues et reçues :

Du révérend Oct. Drapeau et autres, de Ste-Anne de Restigouche ; des commissaires d'école du village de Richmond, demandant le rejet de certaines dispositions contenues dans le projet de loi relatif à la constitution de ce village en ville ; du comité de l'hôpital des femmes, de Montréal, demandant que son allocation soit augmentée, ; de Daniel Boyd et autres, du village de Huntingdon, en faveur du projet constituant la compagnie du chemin de fer de la division de Huntingdon.

TRANSMISSION DE PROJETS DE LOIS.

M. le **Président**.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil divers projets de lois précédemment adoptés par l'Assemblée législative :

1^o Pour détacher de la paroisse de Varennes, comté de Verchères, trois îles situées dans le fleuve St-Laurent, et les annexer à la paroisse de Repentigny, comté de L'Assomption, pour les fins électorales, municipales, scolaires et autres fins quelconques.

2^o Pour changer le nom de " La compagnie manufacturière de Lawlor, " en celui de " La compagnie manufacturière de Belmont."

3^o Pour autoriser la compagnie des abattoirs de Montréal à emprunter de l'argent et à émettre des débetures.

4° Pour modifier la loi 34 Vict., chap. 19, concernant le défrichement des terres et la protection des forêts contre les incendies.

5° Pour constituer la compagnie du chemin de fer Trois-Rivières et Nord-Ouest.

6° Pour modifier et suppléer à la loi concernant la déclaration que devront faire les compagnies constituées, 40 Vict., chap. 15.

7° Pour constituer " La Trappe de Notre-Dame du Lac des Deux-Montagnes. "

La deuxième délibération sur ces projets de lois est renvoyée à demain.

Les projets de lois pour constituer " la compagnie des chaux et phosphates du Canada " et pour modifier le chapitre 71 des statuts révisés du Canada et la loi provinciale 32 Victoria, chapitre 43, sont définitivement adoptés dans les formes réglementaires.

LE PROJET DE VENTE DE LA PARTIE OUEST DU CHEMIN DE FER
QUÉBEC, MONTRÉAL, OTTAWA ET OCCIDENTAL.

L'ordre du jour appelle la deuxième délibération sur le projet ayant pour objet de décréter et confirmer la vente de cette partie du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, s'étendant de Montréal à St-Jérôme, Aylmer et la cité d'Ottawa."

L'honorable M. **Dionne**—*conseiller pour Grandville, commissaire de l'agriculture et des travaux publics.*—Honorables messieurs, en vous priant de délibérer sur ce projet de loi, le gouvernement espère que cette importante question sera étudiée avec soin et jugée au point de vue des intérêts de la province, en tenant compte des exigences impérieuses dans lesquelles elle se trouve à l'heure qu'il est. Le gouvernement demande votre approbation à une mesure que les besoins de la province exigent.

La principale question que le cabinet a inscrite dans son programme, vous le savez, honorables messieurs, c'est le rétablissement de l'équilibre budgétaire. Nos finances laissent beaucoup à désirer. Le décaissement que chaque exercice nous montre constate un état de choses si non alarmant, du moins qui doit solliciter toute notre attention. C'est principalement pour cette raison que le gouvernement a cru devoir vendre la voie ferrée, vente qu'il vous demande de confirmer par l'adoption de ce projet de loi. Il a promis au peuple de ne pas avoir recours à la taxe directe et il tiendra parole.

On demandera peut-être pourquoi le gouvernement n'a pas vendu à un certain syndicat plutôt qu'à la compagnie du Pacifique, en divisant

la voie ferrée en deux chemins distincts. A cela, je répondrai que le gouvernement a préféré vendre à la compagnie du Pacifique, parce que le syndicat Allan-Rivard, auquel je viens de faire allusion, ne pouvait garantir à la province le trafic de l'ouest. Je sais que l'on dira qu'il le promettait, mais pouvait-il tenir cette promesse, avait-il les ressources pour l'exécuter? Evidemment non. Il aurait pu le faire avec l'aide du gouvernement fédéral, mais est-il même à présumer que celui-ci aurait doté une entreprise comme celle-là, qui aurait fait une concurrence à la voie ferrée du Pacifique, pour laquelle le pays fait tant de sacrifices. Jamais rien de semblable ne serait arrivé, et la conséquence pour nous aurait été que nous aurions perdu le trafic de l'ouest se déversant directement sur notre province. Il est donc clair qu'il fallait vendre à la compagnie du Pacifique plutôt qu'à toute autre compagnie ne pouvant comme la première, nous apporter cet immense commerce. On s'est fortement élevé contre le fait que le chemin avait été divisé en deux tronçons. Dans la vente à deux compagnies différentes, j'y vois un avantage, au contraire. La partie est servira, pour ainsi dire, d'école à nos compatriotes, ce qui les mettra en état de se livrer à une carrière qui leur a été fermée jusqu'ici.

En consultant le contrat et la loi, on se convaincra que les mesures les plus sages ont été prises pour assurer au trafic de la partie est les meilleures conditions possibles. Je crois que les arrangements pris et le montant de la vente sont avantageux. On verra que le gouvernement a pris à sa charge certaines obligations. Ces obligations ont été acceptées par le syndicat qui achète la partie est, de sorte que le gouvernement n'aura plus rien à y voir à l'avenir.

On dira que le chemin n'est pas vendu à sa valeur. Il convient de s'entendre sur ce sujet. Comment peut-on le plus sûrement déterminer la valeur d'un chemin de fer? Tous les hommes pratiques s'accordent à dire que cette valeur ne doit pas être basée sur le coût en lui-même, mais sur les recettes qui proviennent de l'exploitation. C'est ce qui a été fait dans ce cas-ci.

Une autre considération qui doit être bien pesée, c'est que si on n'avait pas vendu la partie ouest à la compagnie du Pacifique, il serait arrivé ceci, c'est qu'elle aurait construit une ligne rivale de son point terminal Ottawa à Montréal, et notre voie ferrée n'aurait plus été qu'une voie locale, sans grande importance, et dont les recettes auraient à peine suffi à couvrir les frais d'exploitation. Cette considération a aussi engagé le gouvernement à faire cette transaction.

Une autre raison aussi qui a engagé le gouvernement à vendre, c'est

qu'il est impossible pour un gouvernement d'administrer une voie ferrée avec autant d'économie que le peut une compagnie particulière.

Avec la vente du chemin de fer le gouvernement croit qu'il sera en mesure d'améliorer l'état des finances et aussi de faire cesser l'ère des déficits. Honorables messieurs, si vous êtes déterminés à assurer à la province des communications directes et sûres avec l'ouest, si vous êtes déterminés à aider le gouvernement à sortir des embarras financiers dans lesquels ils se trouve, vous devez voter pour l'adoption de cette loi. Ceux qui repoussent le projet de vente voudraient peut-être que le gouvernement aurait recours à la taxe directe et garder le chemin. Comme je l'ai déjà déclaré, le cabinet a promis au peuple de ne pas lui demander ce sacrifice et il tiendra sa promesse. Que ceux qui veulent de la taxe directe se levent et le disent ouvertement, alors le peuple connaîtra ses amis.

Il ne s'agit pas, dans une circonstance aussi solennelle, où le sort de la province est en jeu, de prendre des faux-fuyants, de ne pas aborder et traiter franchement la question telle qu'elle se présente à notre considération. Le gouvernement, lui, a étudié avec soin toutes les éléments de cette question. Avant de prendre une décision irrévocable, il en a pesé toutes les conséquences et c'est avec le sentiment du devoir honorablement et honnêtement accompli qu'il s'adresse à vous, honorables messieurs, et vous demande de confirmer ce qu'il a fait. Les plus grands intérêts, les plus chères destinées de la province sont en jeu, et j'espère que le Conseil législatif se fera un devoir d'appuyer le gouvernement.

Je propose l'adoption du projet de loi en deuxième délibération.

L'honorable M. **Archaubeault**—*conseiller pour Repentigny*.— Honorables messieurs, avant d'aborder la question dont il s'agit, il me sera permis sans doute, de bien définir la position dans laquelle je vais me placer. Je dois déclarer que je ne suis ni ni par ambition personnelle, ni par haine, ni par aucun ressentiment contre qui que ce soit, et que je ne marche à la remorque de personne. Je traiterai cette question au point de vue des intérêts de cette province. Cette mesure doit être considérée sans esprit de parti. Le Conseil législatif, représentant lui-même la propriété, il ne doit pas permettre qu'on y porte atteinte, surtout quand il s'agit d'aliéner la plus belle propriété de la province. J'ai déclaré en plusieurs circonstances être favorable au gouvernement. Je l'ai appuyé dans plusieurs de ses projets, mais je me suis réservé le droit d'exprimer librement mon opinion, et de désapprouver les mesures qui, comme celle qui nous est

soumise, ne me sembleraient pas bonnes. J'ai cru devoir faire cette déclaration, afin qu'on ne me suppose pas des motifs que je n'ai pas, et pour empêcher toute insinuation malveillante que l'on pourrait faire contre moi, comme on l'a fait pour d'autres de mes amis qui pensent comme moi à l'égard de la loi qui nous est soumise. J'en viens maintenant à la question elle-même. Il s'agit de confirmer une vente faite par le gouvernement, au syndicat du Pacifique, de cette partie du chemin de fer Q. M. Q. et O. qui s'étend de Montréal jusqu'à Aylmer. Le prix de la vente est de \$3,600,000. Je pourrais bien ici soulever une question constitutionnelle. Le chemin vendu comprend une partie qui se trouve dans Ontario; cette partie est désignée sous le nom de chemin de fer fédéral. Il est fort douteux qu'on puisse vendre cette voie sans l'autorisation de la Législature fédérale.

Voici ce que dit l'acte constitutionnel, art. 92, paragraphe 10, relativement aux pouvoirs exclusifs des Législatures provinciales. " Travaux et entreprises d'une nature locale, autres que ceux énumérés dans les catégories suivantes : a. Lignes de bateaux à vapeur ou autres bâtiments, chemins de fer, etc., reliant la province à une autre, ou à d'autres provinces, ou s'étendant au delà des limites de la province ; c. Les travaux qui, bien qu'entièrement situés dans la province, seront, avant ou après leur exécution, déclarés par le parlement du Canada être pour l'avantage général du Canada, ou pour l'avantage de deux ou d'un plus grand nombre des provinces. "

Les travaux ainsi désignés sont sous le contrôle du gouvernement fédéral, et je ne crois pas que la Législature de cette province puisse disposer d'une propriété comme celle de notre chemin de fer, déclaré fédéral, sans l'autorité de la Législature fédérale. Les deux compagnies qui achètent cette voie ferrée peuvent plus tard émettre des doutes sur la légalité de cette transaction et refuser de payer avant d'avoir obtenu un titre valable de la part du gouvernement fédéral. Et si celui-ci refusait de valider cette vente, les conséquences pourraient être désastreuses pour notre province. Je me contente de signaler au gouvernement ce point de droit constitutionnel, ne voulant pas en discuter ici le mérite ni le démérite.

La vente faite au syndicat du Pacifique a été suivie d'une autre vente faite par le gouvernement à une compagnie privée, connue sous le nom de McGreevy-Sénécal & Cie., laquelle vente devra être soumise à notre approbation prochainement. Comme ces deux contrats se lient, et sont pour ainsi dire inséparables, que l'un n'aurait pas été fait sans l'autre, il importe que nous les traitions tous deux à la fois, en tant qu'ils peuvent

servir à nous éclairer sur l'opportunité ou la non-opportunité de la vente qui est soumise à notre approbation. On a donné pour raisons de la vente de ces deux tronçons de chemin qu'on amènerait le commerce de l'ouest à la province, qu'il en résulterait un immense avantage pour Montréal, et que l'on réaliserait par là la belle et patriotique idée de Sir G. E. Cartier. Mais nous aurions eu tout cela sans vendre à moitié prix notre chemin de fer au syndicat ; car on peut démontrer que le Pacifique devait se rendre à Montréal sans cette donation, car c'est un pur don. Le syndicat du Pacifique n'a-t-il pas demandé le droit de passage sur notre chemin pour ses chars, en payant, bien entendu ? N'a-t-il pas fait des menaces, d'après l'aveu du gouvernement, de construire une ligne rivale ? N'a-t-il pas offert d'acheter toute la ligne de notre chemin ? Tous ces faits sont connus et attestent l'intention bien arrêtée de la part du syndicat du Pacifique de se rendre jusqu'à Montréal. D'ailleurs il ne pouvait en être autrement.

Le syndicat du Pacifique qui construit son chemin aux dépens de la Puissance du Canada et pour lequel notre province contribue pour sa large part, se serait rendu grandement coupable vis-à-vis notre province en ne continuant pas son chemin jusqu'à Montréal, qui est la métropole commerciale de toute la Puissance et qui deviendra, sous peu la rivale des plus grands centres américains, à cause de sa position géographique, sa proximité de la mer et des ports européens. Non, le syndicat du Pacifique connaît mieux ses devoirs et ses intérêts. Je ne prétends pas, en disant cela, qu'il doit ou devra se borner à construire une simple ligne canadienne. Non, son intérêt comme celui de la Puissance, veulent qu'il étende autant que possible des voies de communications avec tous les grands centres américains. En agissant ainsi comme c'est son devoir et de son intérêt de le faire, il fera de la Puissance du Canada un grand et prospère pays. Il fera de Montréal, Trois-Rivières et Québec, à cause de leur position géographique, des centres d'affaires d'une grande importance, et toute la province en ressentira les bénéfices et les bienfaits. Si donc le syndicat du Pacifique est tenu par la force des choses, et d'ailleurs par sa volonté exprimée à ce sujet, d'établir le terminus de son chemin dans la province de Québec, pourquoi alors lui vendre un chemin (la partie ouest seulement) qui a coûté à notre province \$6,500,000 pour la modique somme de \$3,600,000, ce qui fait une perte pour la province de \$3,000,000 seulement pour cette partie du chemin ainsi vendue ? Surtout quand on est convaincu que le syndicat du Pacifique avait déjà décidé de se rendre à Montréal et qu'il ne pouvait bâtir une ligne rivale de la nôtre,

sans qu'elle lui coûtât beaucoup plus cher que ce que notre ligne nous a coûté, eu égard au temps présent qui a élevé le prix de la main-d'œuvre et des matériaux de 50 pour cent.

Le syndicat du Pacifique y eût donc d'abord gagné en achetant notre chemin au prix qu'il nous coûte ; puis en évitant une concurrence que nous aurions pu lui faire en prolongeant notre chemin jusqu'au saut Ste-Marie, nous aurions pu nous mettre en rapport avec d'autres lignes de chemins de fer venant de l'ouest, ce qui nous eût amené dans la province le commerce et le trafic en provenant, et augmenté considérablement la valeur de notre chemin. Par ce moyen, nous assurons à notre province deux pacifiques au lieu d'un. Sir G. E. Cartier savait que si le Pacifique se construisait, le terminus de ce chemin serait nécessairement à Montréal.

Cet homme d'état à idées larges et qui voyait loin dans l'avenir n'aurait pas voulu que sa province de prédilection, dont il surveillait si attentivement les intérêts, fit don au Pacifique de \$3,000,000 en sus de ce qu'elle contribuait pour sa bonne part dans la construction de ce chemin, surtout quand ce don aurait eu pour effet la ruine de la province, la taxe directe ou l'union législative. Ce grand homme était trop patriote pour consentir à un tel sacrifice. Que l'on n'invoque donc plus le nom de cet homme d'état pour s'en autoriser et pour faire approuver par le pays une transaction si monstrueuse, si préjudiciable aux véritables intérêts du pays. Car cette perte de \$3,000,000 jointe à celle qui résultera de la vente de l'autre partie du dit chemin (partie est) au syndicat McGreevy-Sénécal, qui s'élèvera de 6 à \$7,000,000, comme il sera facile de le démontrer quand la loi concernant cette vente viendra devant nous, fera une perte de 9 à \$10,000,000 pour la province, sans autre compensation que celle d'un monopole ruineux pour les habitants du pays, lesquels auront à subir, outre ce monopole, le paiement de la perte que nous faisons, en vendant notre chemin pour un vil prix. J'ai dit que la partie du chemin vendue au syndicat du Pacifique valait 6 à 7,000,000, y compris les terrains, le matériel roulant, les approvisionnements et autres accessoires mentionnés dans le contrat de vente. Je vais essayer de le prouver. Pour le constater, il faut connaître ce qu'a coûté la ligne entière de Québec à Ottawa : Voici :

Le prix du contrat fait avec M. McGreevy.....	\$ 4,733,000
Extra payé à ce dernier.....	927,684
Le prix du contrat avec D. McDonald.....	3,601,649
Extra payé.....	546,881
	9,817,014

Embranchement de Joliette		63,000
" Berthier		29,000
Propriété McDonald, à Montréal		53,000
" Prison, à Montréal.....		7,200
" Gale		190,000
La cour à bois et le terrain du Palais, à Québec.....		300,000
Propriété Bellerive		60,000
Matériel roulant.....		1,048,634
Approvisionnement en magasin.....		200,000
Terrain des Casernes.....		850,000
Propriété de la Pointe-aux-Lièvres.....		40,000
Intérêts sur les montants payés chaque année à 5%, se mont tant à.....	\$2,430,000	
Moins les produits nets du chemin.....	300,000	2,140,126
		<hr/> \$ 4,930,060
		9,817,014
		<hr/> \$14,747,974
Pont de Hull	\$ 500,009	500,009
		<hr/> \$15,247,974
Réclamation McGreevy et McDonald.....	\$3,200,000	
Allouant la moitié seulement.....		1,600,000
		<hr/> \$16,847,974
A quoi l'on doit ajouter les chars pour les immigrants, repré santant un capital de.....		100,000
		<hr/> \$16,947,974
Plus, pour la double voie de Mile End à Montréal.....		100,000
		<hr/> \$17,047,974
Plus, pour d'autres réclamations qui restent inconnues, quoi que demandées, etc. etc., omises ici.....		

La longueur totale du chemin étant de 352 milles, nous avons pour chaque mille \$48,431 : la partie vendue au Pacifique ayant 143 milles de longueur, a donc une valeur de \$6,525,433. Perte \$3,000,000, et elle peut être augmentée selon que les réclamations de MM. McGreevy et McDonald seront évaluées.

Cette perte est énorme, et rien ne la compense. Mais on dit: " Cette vente, on ne pouvait l'éviter. Sans cette vente, il n'y avait pas moyen de rétablir l'équilibre dans nos finances, et nous marchions à la banqueroute. Le chemin de fer ne nous donne pas assez de profits pour faire face à nos obligations." Alors je dois conclure, si cela était vrai, que les promoteurs de cette grande entreprise n'étaient pas prévoyants et qu'ils se sont trompés dans leur attente. Pourtant, c'est le contraire qui est vrai.

On attendait de grands profits de cette voie ferrée. Or aujourd'hui on commence à en retirer des revenus, et ces revenus augmentent chaque année dans quelques années, si l'on sait attendre, ils suffiront à payer l'intérêt de la dette publique, peut-être nous donneront-ils un excédant, qui nous servira à faire d'autres améliorations publiques. Déjà depuis un an ses revenus nets ont augmenté de \$100,000 sur l'année précédente, ce qui représente un capital de \$2,000,000 et cette augmentation ne peut que se continuer de manière à quintupler avant peu d'années. Car jusqu'aujourd'hui, nous avons eu à créer un trafic local, et l'augmentation ne s'est faite que par ce trafic local qui s'accroît rapidement. Si on ajoute maintenant à ce trafic local le trafic de l'ouest et de l'est qui doublera les profits du chemin, tout nous fait croire, nous fait espérer, que nous devons compter sur les revenus de ce chemin pour faire face à tous nos besoins. C'est pour nous une de nos meilleures sources de revenu, et je considère que ce serait un acte de folie, que de s'en départir.

J'espère que cette honorable Chambre évitera au pays l'accomplissement de cet acte. Ce chemin est une propriété nationale, faite et construite à même nos deniers, une propriété dont nous sommes fiers et qu'il est de notre intérêt de conserver aussi longtemps que possible comme un moyen de protection contre tout monopole que l'on voudrait exercer contre nous. Cependant on veut vendre, par la mesure qui nous est soumise, cette belle propriété qui a coûté tant de millions et de souffrances à la province, cette propriété qui a coûté au-delà de \$16,000,000, on veut la vendre pour moins de \$8,000,000. Peut-on imposer un tel sacrifice à la province sans y réfléchir sérieusement? L'honorable commissaire de l'agriculture nous a dit, dans ses courtes explications, que le gouvernement était forcé de vendre, en d'autres termes qu'il fallait vendre ou taxer le peuple. Taxer le peuple, c'est un moyen d'effrayer les populations dont les conservateurs n'ont pas habitude de se servir. Si l'on discute froidement, il est impossible

d'admettre que le gouvernement a bien agi en vendant notre voie provinciale.

Le peuple désapprouve cette transaction, et je ne crains pas de le dire, la députation ne représente pas les sentiments du peuple. Tout le monde est contre la vente. Mais on l'a fait triompher dans l'autre Chambre, on la fera peut-être triompher aussi ici, parce que le gouvernement a tant de moyens à sa disposition. On ne connaît pas, le gouvernement ne le connaît pas lui-même, ce qu'a coûté réellement le chemin. Pour cela, il faudrait une enquête minutieusement faite. Il y a dans la province deux trésoriers, le trésorier provincial et le trésorier du chemin de fer. C'est un état dans l'état, c'est anormal.

Le trésorier du chemin de fer rend bien compte, je le crois au moins, au trésorier provincial des recettes brutes du chemin de fer ; mais il ne fait pas de distinction entre ce qui a été dépensé pour sa construction ; ce qui me fait croire que le chemin a coûté plus cher que ce qu'il apparaît par les renseignements donnés, à moins que l'on n'ait fait servir à d'autres fins les recettes brutes du chemin. C'est ce qui peut expliquer pourquoi jusqu'aujourd'hui, le chemin n'a pas donné en revenu net ce qu'il devait donner depuis qu'il est administré par le surintendant actuel, malgré qu'on s'attendit à un plus fort montant. Depuis deux ans, le chemin n'aurait donné que \$300,000 de revenus nets : l'année courante doit donner \$246,090, ce qui constitue une augmentation sur l'année précédente de \$100,000. Cependant ce revenu de \$240,000, ne représente qu'un capital, à 5 par cent, de \$4,800,000. Le surintendant qui administre ce chemin et qui rend compte de ses revenus au gouvernement doit connaître à fond tout ce qui s'y rapporte, il doit savoir ce qu'il peut en tirer de revenus. Alors comment expliquer l'offre de louer ou affermer le chemin pour la somme, en moyenne, de \$450,000 par année. C'est pour moi une énigme que j'aimerais bien que quelqu'un m'expliquât. Il y a certainement quelque chose de louche, à cet égard, dans cet acte. Ce gérant dit au gouvernement : votre chemin ne peut donner en revenu net que \$240,000 par année ; mais moi, si vous voulez me le louer, je vous donnerai \$450,000, ou je vous achèterai la partie est du chemin pour \$4,000,000.

La *Minerve* qui est considérée l'organe et en grande partie la propriété du gérant du chemin de fer, semble expliquer cette énigme, dans son numéro du 5 avril courant. Elle nous dit clairement et sans embages, que " M. Sénécaval avait l'intention depuis quelques années, d'obtenir du " gouvernement l'exploitation du chemin de fer dont il était gérant, " (c'est-à-dire, d'en devenir le propriétaire) avec d'autres de ses amis :

“ que pour cette fin, il n'a rien négligé pour le mettre sur le meilleur pied possible ; qu'il a dépensé pour cela des sommes considérables, en argent déboursé (d'où provenait cet argent ?) sans compter le temps, les veilles, les voyages répétés (dans les chars officiels) sans doute, et les fatigues sans fins. ” Enfin il voulait acquérir ce chemin de fer à des conditions qui devaient assurer sa fortune et celle de ses amis. Cela explique aussi les manœuvres auxquelles ce même gérant a dû avoir recours pour arriver à faire accepter son offre au gouvernement, quand d'autres offres étaient bien supérieures à la sienne. C'est ainsi qu'il a dû s'y prendre. Voyant que l'offre de Sir Hugh Allan et autres était bien au-dessus de la sienne et que le gouvernement serait forcé de l'accepter, alors il eut une entrevue avec le syndicat du Pacifique qu'il savait déjà avoir soumissionné pour l'achat du chemin de fer. Il lui fit comprendre qu'une occasion heureuse s'offrait à lui d'acheter la partie du chemin dont il avait le plus de besoin pour le moment, c'est-à-dire, la partie du chemin depuis Montréal à Aylmer, moyennant \$3,600,000.

Le syndicat du Pacifique qui avait besoin d'un chemin de fer pour se rendre à Montréal et qui avait déjà offert 8 millions et trois quarts pour toute la ligne, crut que l'occasion était bonne et les bases de la transaction furent arrêtées entre eux. Voilà comment il fut décidé que le chemin serait vendu en deux parties, et que le prix de ces ventes fut fixé et arrêté. Voilà ce qui explique pourquoi il ne fut pas répondu à l'offre de Sir Hugh Allan et à celle du syndicat du Pacifique tandis que celle du syndicat McGreevy-Sénécal fut acceptée, et que les deux contrats furent signés le même jour et à la même heure. La partie est du chemin qui a 66 milles de plus que la partie ouest et qui, par conséquent, coûte en proportion de sa longueur, et dont les revenus doivent considérablement augmenter à raison du trafic de l'ouest et de l'Intercolonial qui doit passer sur cette partie du dit chemin, a été cependant vendue pour un prix moindre que la partie ouest, car en soustrayant sur le prix d'achat qui est de \$4,000,000 les \$100,000 souscrites par la ville des Trois-Rivières et le million de la cité de Québec, moins \$500,000, elle ne se trouve vendue que \$3,400,000.

Quand viendra le temps de discuter le contrat fait avec le syndicat McGreevy-Sénécal, je ferai voir que cette partie du chemin n'a pas été vendue, mais donnée, et que c'est une perte pour la province d'au moins 6 millions. En faisant les calculs voulus, le produit de cette vente ne pourra équilibrer nos finances, et il faudra nécessairement recourir plus tard à des moyens extrêmes pour combler nos déficits.

Le peuple le comprend déjà et le comprendra davantage, lorsqu'on lui imposera des taxes. Aujourd'hui, s'il faut en croire la rumeur, on prépare déjà un projet de loi pour imposer de nouvelles taxes.

Les documents se rattachant à l'affermage et à la vente du chemin de fer du Nord qui ont été mis devant cette chambre sont évidemment incomplets. Plusieurs réponses qui ont dû être faites aux offres et demandes ne s'y trouvent pas. Sir Hugh Allan demande, le 19 janvier dernier, au gouvernement " si l'offre par lui faite le 11 janvier n'est pas trouvée suffisante, quel serait le prix exigé par le gouvernement." Pas de réponse. L'offre faite par le syndicat McGreevy et autres, le 3 janvier dernier, est retirée le 21 février suivant. On ne dit pas pourquoi. Par cette offre la moyenne de l'affermage du chemin pendant 25 ans était de \$442,200. Prix d'achat dans les cinq premières années \$8,300,000. L'offre faite par le syndicat du Pacifique ne nous est connue que par le discours de l'honorable Premier dans l'autre chambre ; les documents produits n'en parlent pas. Pourquoi cette omission ? On ne voit pas non plus ce qui a pu décider le gouvernement à séparer en deux tronçons le chemin pour le vendre à un prix moindre que celui offert par le syndicat du Pacifique, et encore bien moindre que celui offert par le syndicat Allan et autres, qui était de \$9,500,000. Pourquoi ces lacunes et ces omissions, quand on avait promis d'avance la production de tous les documents, qui se rattachent à cette vente, et qui devaient éclairer pleinement la Législature et le public en général sur la nécessité de la vente du chemin. Le fait seul de la diviser en deux parties l'a déprécié et en a diminué la valeur. Car une seule administration suffisait tandis qu'il en faudra deux maintenant ; ce qui aura pour effet d'augmenter les frais d'exploitation. Il y a encore à éclairer bien des ténèbres qui, je le crains fort, si cette loi passe, ne recevront jamais la lumière, et où se trouveront cachés des actes répréhensibles.

On a bien droit aussi de le demander pourquoi a-t-on mis tant de précipitation à vendre ce chemin, quand il n'y avait aucune nécessité de le vendre, et qu'il y avait, au contraire, tout profit à ne pas le vendre ? Pourquoi enfin n'a-t-on pas demandé des soumissions soit pour son affermage ou pour sa vente ? Pourquoi n'a-t-on pas fait connaître au public le prix de revient du chemin avec tout ce qui en dépend ? Voilà autant de questions que l'on a bien droit de se faire et auxquelles on n'a pas répondu. Ce n'est pas assurément dans le discours de l'honorable premier, qui ne nous est parvenu que comme un document fourni par la presse, ce n'est pas, dis-je, dans ce discours que l'on trouvera une réponse satisfaisante à ces questions. Ce que je vois de

plus clair et de plus attristant dans ce discours, c'est que le premier-ministre s'est évertué à diminuer autant qu'il l'a pu les revenus actuels et à venir du chemin, et à déprécier le crédit de notre province, en disant qu'on ne pouvait emprunter de l'argent, vu le peu de garantie qu'elle peut donner aux capitalistes, et que c'était là l'unique raison qui forçait le gouvernement à vendre sans plus tarder une propriété qui coûte à la province au-delà de \$16,000,000 pour la modique somme de \$7,000,000, faisant une perte de 9 à \$10,000,000. Et tout cela sous prétexte d'équilibrer nos finances. N'est-ce pas au contraire, le moyen de ne pas les équilibrer et d'en arriver à la taxe directe ou à l'union législative? Ce n'est pas, assurément en vendant pour moins que la moitié de sa valeur une propriété de près de \$17,000,000 et qui nous a fait contracter une dette d'au delà de \$14,000,000 que nous arriverons à cet équilibre, surtout quand nous avons l'espoir bien fondé qu'elle nous donnera un revenu, sous peu de temps, du double de ce que produira la vente du chemin. Ce n'est pas là la conduite que doit tenir un homme d'état.

Je reconnais, et je suis heureux de le dire ici, puisque l'honorable Premier nous honore de sa présence en ce moment, que l'honorable Premier possède un talent oratoire éminent, prestigieux, qui agit toujours fortement sur son auditoire (1). Il est, en outre, sympathique de sa nature, ce qui fait qu'il peut avoir des adversaires mais non des ennemis. Il est de plus doué d'un grand cœur, qu'il est toujours prêt à mettre au service de ses amis; il a la mémoire du cœur et il n'oublie jamais ceux qui ont travaillé avec lui. Aussi, il arrive quelquefois que des amis ambitieux, qui ont pu lui rendre certains services, connaissant cette grande qualité du cœur, qui se rencontre assez rarement chez la plupart des hommes publics, en abusent pour obtenir des faveurs souvent contraires à l'intérêt public, qu'il a pour mission de surveiller. C'est une belle qualité qui honore tout homme qui la possède, quand il agit privément et comme un simple individu, mais qui devient faiblesse et qui nuit à l'homme d'état, quand il ne sait pas arrêter le mouvement de son cœur, et lui fait commettre des erreurs de jugement, souvent préjudiciables aux intérêts publics. L'homme d'état ne doit se laisser conduire que par la tête et non par le cœur, si celui-ci lui commande d'agir autrement. Je crois sincèrement que l'honorable Premier, dans la circonstance actuelle, s'est laissé circonvenir par certains amis

(1) L'honorable M. Chapleau, premier ministre, a assisté, en qualité de spectateur, à presque toute la discussion qui a eu lieu au Conseil législatif.

qui l'ont poussé à faire cette vente dans un but d'intérêt personnel ; et n'écoutant que son bon cœur, il a cédé à leurs désirs. On prétend, et c'est le premier ministre qui le dit lui-même, qu'en vendant cette propriété nationale, l'on pourra équilibrer nos finances, c'est là une grande erreur. Voyons plutôt. Je n'ai pas les comptes publics devant moi, mais si ma mémoire ne me fait pas défaut, je crois que l'intérêt de la dette publique, y compris le fonds d'amortissement, se monte à environ \$900,000. L'intérêt sur le capital du prix de vente étant de 350,000

Reste à payer annuellement \$550,000

Le gouvernement aura de plus à rencontrer :

1. Les réclamations de McGreevy et McDonald se montant à \$3,200,000
 2. Sa part de la double voie de St-Martin à Montréal, et le paiement des chars pour le transport des émigrants, représentant un capital d'au moins 200,000
- \$3,400,000

Donnant un intérêt à 5% de 170,000

\$720,000

A payer annuellement, si les réclamations de McGreevy et McDonald sont admises en entier ; si elles ne sont admises que pour moitié, alors il faudra déduire 80,000

Reste \$640,000

De plus les subventions aux chemins de fer autorisés par un acte de la Législature,—les dépenses d'administration, etc., etc., etc., pouvant s'élever annuellement de \$1,800,000 à \$2,000,000, faisant en tout environ 2,500,000. Avec quel revenu paiera-t-on cette somme ? Il y aura certainement un déficit chaque année de plusieurs centaines de mille piastres. Comment payer ce déficit, sinon en taxant le peuple ? Tandis que si nous gardons notre propriété de chemin de fer, ses revenus augmentent assez rapidement pour nous faire espérer qu'avant cinq à six ans, nos finances s'équilibreront par les revenus du chemin et que nous aurons même un surplus à dépenser en améliorations publiques. Il n'y a donc pas opportunité pour le moment de vendre le chemin, et et en le vendant on commettrait une faute irréparable. Mais supposons qu'il y ait nécessité de le vendre ou de le louer, au moins il faudrait

accepter le plus haut prix offert ; ce qui n'est pas le cas dans la transaction pour laquelle on demande notre approbation. Que l'on compare les prix offerts soit pour l'affermage soit pour l'achat, l'on verra que la moins élevée de ces offres excède de beaucoup celle qui a été acceptée et qui donne moins de garantie. Je ne prendrai pour ternie de comparaison que l'offre de Sir Hugh Allan et le prix des deux contrats faits avec le syndicat du Pacifique et le syndicat McGreevy-Sénécal, et j'arrive au résultat suivant : L'offre d'Allan : Louage, 20 ans, donnant une moyenne par année de..... 462,500

Faisant au bout de 20 ans.....	\$ 9,250,000	
Moins \$400,000 et les intérêts pendant 20 ans...	800,000	
		\$ 8,450,000
Offre d'achat dans la dernière décade	9,500,000	
		\$17,950,000
Total.....		\$17,950,000
Vente au syndicat du Pacifique, prix.....	3,600,000	
Vente au syndicat McGreevy-Sénécal.....	3,400,000	
		\$ 7,000,000
Intérêt à 5 par cent pendant 20 ans.....	7,000,000	14,000,000
		\$ 3,950,000
Perte.....		\$ 3,950,000

Sir Hugh Allan s'offrait de plus à payer \$6,000 par mille pour toute ligne alimentaire qui se serait construite dans la province ; ce qui eût été un immense avantage pour la colonisation et les campagnes du nord. Il se faisait fort, de plus de conduire le chemin jusqu'au Sault Ste-Marie, où il se serait raccordé avec d'autres chemins de fer venant de l'ouest ; ce qui aurait eu pour effet d'amenner le trafic de l'ouest dans notre province. C'eût été deux Pacifiques pour un qu'on aurait eu immanquablement.

Mais l'honorable premier n'a pas cru devoir prendre ces avantages en considération ; il n'a pas même jugé à propos d'y répondre. Il a vendu le chemin sans plus s'en occuper, pour un prix qui, comparé à l'offre de Sir Hugh Allan, fait perdre à la province près de \$4,000,000 sans compter les autres avantages qui devaient en résulter. L'honorable premier a cru devoir citer l'opinion de M. Gambetta, de France, à l'appui de la vente du chemin ; en cela il n'a pas été heureux. Gambetta a pu conseiller à la France d'acheter tous les chemins de fer qui s'y

trouvaient, puis trois semaines après lui conseiller le contraire. Cela prouve tout au plus que M. Gambetta parle quelquefois sans trop réfléchir, puisqu'à trois semaines de distance il est obligé de se contredire. Quoiqu'il en soit, son dernier conseil était le bon. Car le gouvernement en achetant tous les chemins de fer de la France ne pouvait qu'y perdre. On n'exproprie pas ainsi les individus sans leur payer une forte indemnité,—qui aurait dépassé bien certainement le prix de revient de chacun de ces chemins,—tout en se chargeant de les administrer à grands frais. Mais tel n'est pas le cas ici.

Le gouvernement n'achète pas de chemins au-dessus de leur valeur, mais vend le sien pour la moitié de sa valeur. Du reste, Gambetta qui a pu avoir raison dans la circonstance dont il s'agit, ne doit pas être cité comme une autorité digne de confiance. C'est un démagogue de la pire espèce, qui, en soulevant les plus mauvaises passions, a poussé la France sur le bord de l'abîme. Cet homme doué d'un talent oratoire extraordinaire, a dominé la France tant qu'il s'est agi de démolir ses institutions sociales, politiques et religieuses. C'est lui qui a fait fermer les couvents et les monastères, qui a fait chasser hors de France plusieurs ordres religieux par haine contre la religion. Cet homme ne doit donc pas être cité comme une autorité qu'il faille suivre. Le talent oratoire, dit-on, est un don de Dieu. Oui, si ce talent est dirigé vers le bien ; mais s'il est dirigé vers le mal, c'est un fléau pour l'humanité.

Parmi les grands orateurs dont l'histoire a consacré les noms, l'on cite, entr'autres, dans les temps anciens, Démosthènes chez les Grecs et Cicéron chez les Romains, qui, tous deux, firent servir leur talent pour le bien de leur patrie ; et chez les modernes, Mirabeau, Robespierre et Danton, et je pourrais ajouter Gambetta, qui, eux, firent servir leurs talents oratoires à tout démolir, sans rien reconstruire, et commirent les horreurs de la révolution française.

Il est donc important de bien se prémunir et de se mettre en garde contre ces talents qui exercent réellement tant d'influence sur les masses, et qui peuvent faire le bien ou le mal selon qu'ils sont bien ou mal dirigés. Je me résume. La vente du chemin de fer provincial n'est pas opportune, ni nécessitée par les circonstances. Les profits du chemin augmentant tous les ans, ne peuvent que faire espérer qu'ils combleront bientôt tous les déficits qui peuvent se rencontrer, et auxquels on peut faire face pour le moment par un emprunt—car la province offre toutes les garanties possibles pour faire cet emprunt, quoiqu'on ait essayé de déprécier son crédit ;—que la vente du chemin actuellement ferait éprouver à la province une perte sèche d'au moins

\$10,000,000 et aurait pour résultat la taxe directe ou l'union législative ; qu'en refusant l'offre de Sir Hugh Allan et en vendant le chemin aux syndicats du Pacifique et McGreevy-Sénécal, la province perd \$4,000,000—comme il a été démontré, plus l'avantage d'un double chemin de l'ouest dans la province.—plus enfin \$6,000 par mille pour tout embranchement à faire à l'avenir se raccordant à la ligne principale, ce qui eût favorisé grandement la colonisation de nos terres publiques et les centres éloignés du chemin. Je voterai donc contre le projet de loi qui nous est soumis, considérant que ce projet, s'il est adopté, sera la ruine de notre province.

L'honorable M. **Beaudry**—*conseiller pour Alma*.—Honorables messieurs, je n'ai pas le désir de faire un discours. Cependant je vais prendre part à la discussion dans le but de vous présenter quelques observations. Quoique je n'aie pas pris autant de soin pour me renseigner que l'a fait mon honorable ami le conseiller pour Repentigny, néanmoins, j'ose espérer que mes remarques n'en n'auront pas moins de clarté et d'intérêt à vos yeux.

Malgré toutes les belles raisons présentées par l'honorable conseiller pour Repentigny, malgré tous ses grands raisonnements, je n'en reste pas moins convaincu que la Chambre doit adopter le projet de loi. Pour ma part, je déclare sans hésitation que je suis satisfait de la transaction faite par le gouvernement et que la vente effectuée aux conditions que l'on connaît est avantageuse à la province.

Cette vente permettra d'équilibrer le budget, tandis que le contraire aurait eu lieu si le gouvernement n'avait pas vendu le chemin de fer.

On reproche au cabinet d'avoir vendu pour un prix moindre que les frais de premier établissement. Il est vrai que le prix de vente n'est pas aussi élevé que le coût du chemin, mais y a-t-il là matière à reproche. Examinons la question comme elle doit l'être. Lorsque le gouvernement a établi ce chemin, il a dû faire plus de sacrifices, plus de dépenses que n'en aurait fait une compagnie privée. Cela a augmenté le coût du chemin, mais devons-nous nous attendre que les acheteurs vont nous rembourser de ces dépenses additionnelles ? Eh ! non, et le simple bon sens nous le dit. Maintenant, à part cela, il y a un autre côté de la question. Il y a des considérations qu'il ne faut pas perdre de vue, c'est que la province a construit non pour faire une spéculation dans le cas de vente, mais bien pour servir les intérêts publics, pour l'utilité publique. On doit donc aussi faire la part des avantages que le peuple retire de l'établissement de cette voie ferrée, ce qui représente encore un certain capital. Aux Etats-Unis il y a eu des

transactions de ce genre, et toujours on a compris que l'utilité publique devait figurer comme l'un des éléments dans l'appréciation du prix. N'est-il pas question à l'heure qu'il est de rendre tous les canaux de l'état de New-York libres à la navigation, c'est-à-dire d'enlever tous les taux de péage sur ses canaux. Le gouvernement semble disposé à adopter le projet. Et pourtant ces canaux ont coûté des millions et des millions de l'argent public. Et pourquoi ferait-on ce sacrifice ? pour l'utilité générale du commerce, pour l'utilité publique. Ici le gouvernement fait après tout un sacrifice moins considérable.

De plus, nous voyons qu'aux Etats-Unis il y a des chemins de fer vendus pour de très-petites sommes, parce qu'il existe des difficultés qui font que la valeur est dépréciée dans les mains de ceux qui sont les propriétaires de ces voies ferrées. A l'origine, le but principal du gouvernement était de doter la rive nord du St-Laurent de communications par voies ferrées. Cela a été accompli au prix de bien grands sacrifices, je l'admets. Mais la vente ne détruit pas le chemin, elle ne l'enlève pas. Il restera là où il est et bénéficiera toujours aux populations qui se trouvent sur son parcours. D'un autre côté, ces sacrifices, le pays devait les faire en justice pour la rive nord, car le peuple qui l'habite avait, comme tout le reste de la province, contribué à la dotation que le pays avait votée à la compagnie du Grand-Tronc. Le sud et l'est ayant bénéficié de ces sacrifices, il fallait faire profiter le nord d'une partie de l'argent public. La province était donc justifiable de construire le chemin de fer du nord quelles que fussent les sommes que ces travaux absorberaient, pourvu toujours qu'elles seraient en proportion avec nos ressources.

On a reproché au cabinet de ne pas avoir demandé des soumissions par la voie des journaux ? Ce reproche n'est pas fondé. Le gouvernement a laissé savoir à tous ceux qui pouvaient acheter qu'il était disposé de vendre le chemin de fer, et qu'on le remarque bien, on ne trouve pas de tels acheteurs à toutes les portes.

Il n'en est pas d'une vente d'une propriété de cette valeur comme d'une terre ou d'un meuble. Le désir du gouvernement était connu même en Europe, partout la chose était suffisamment répandue pour être parfaitement connue de tous les capitalistes. Il ne convient donc pas de dire que le gouvernement est blâmable parce qu'il n'a pas annoncé la vente dans une petite gazette, car cette annonce n'aurait produit aucun résultat pratique.

Maintenant, je dis qu'il est temps que la province se débarrasse de cette entreprise, peu profitable pour le pays, et qui ne saurait l'être qu'à

une compagnie privée, parce que celle-ci serait placée dans des conditions d'exploitation bien plus favorables.

Je considère que l'argument émis par l'honorable conseiller pour Repentigny ne peut être accepté. Nous ne devons pas prendre sa suggestion, car elle manque de sens pratique et de prévoyance, qu'il me permette de le lui dire. Emprunter c'est bel et bon, mais a-t-on songé que si le gouvernement continuait à faire ainsi emprunt sur emprunt, que la province irait vite à la ruine. On dit que le crédit public est bon, raison de plus pour le maintenir tel qu'il est, pour le maintenir intacte pendant que nous le pouvons. Si nous allions entrer comme l'a suggéré l'honorable conseiller pour Repentigny dans un système d'emprunts onéreux, car on ne manquerait pas de nous en faire payer la façon, cela aurait pour effet inévitable de faire perdre complètement ce crédit que l'on élève jusqu'aux nus pour les besoins de la cause que l'on défend.

Oui ce crédit est bon, et c'est précisément parce qu'il est bon que je veux que nous le maintenions comme tel, afin que dans les grandes circonstances nous puissions y avoir recours sans avoir à payer trop pour l'argent que nous demanderions. C'est là l'une des raisons qui me font approuver la politique ministérielle, politique sage, prévoyante s'il en est une. La vente, pour moi, signifie dégrèvement de notre budget, rétablissement de l'équilibre entre nos dépenses et nos recettes. Je ne doute pas que le gouvernement se ferait un devoir de bien administrer le chemin de fer, mais a-t-on songé aux accidents qui peuvent arriver d'un moment à l'autre, accidents dont le gouvernement serait tenu responsable vis-à-vis des personnes qui en seraient les victimes et qui seraient pour lui une cause de puiser dans le trésor public pour payer les dommages qui en résulteraient. C'est un risque que le gouvernement ne doit pas encourir. Si, comme je l'ai démontré, le gouvernement ne peut emprunter sans causer un tort irréparable au crédit de la province, et s'il ne peut vendre il faudra alors avoir recours à la taxe directe. Il n'y a pas de milieu. Si on repousse la vente, on se trouve en face de cette éventualité menaçante : la taxe directe. Il y a-t-il un seul homme qui ira dire au peuple : il faut vous taxer tant par tête pour que le gouvernement garde le chemin de fer. Il y a-t-il un homme qui ira dire au peuple : nous vous demandons une piastre par tête parce que nous avons conservé un chemin qui ne donne pas cinq shélings dans le louis. Nous gardons cette voie ferrée, mais il faut la taxe directe. Nous recevons une recette nette de \$140,000 à \$150,000 par année tandis que si nous l'avions vendu nous aurions retiré \$400,000, nous avons repoussé ce marché, et nous venons

vous demander une taxe onéreuse. Je crois que si la question était ainsi franchement posée devant le peuple, les électeurs n'hésiterait pas à voter pour les candidats qui se prononceraient en faveur de la vente, et les partisans de la taxe directe ne recueilleraient pas un scrutin. Voilà ce qui serait fait par les électeurs.

Quant à la vente de la partie ouest, je déclare en toute sincérité que je trouve la transaction excellente, et je comprends qu'en vendant cette partie il fallait vendre l'autre. Aussi, je donne mon appui le plus cordial au cabinet qui a mené à bonne fin cette importante transaction.

Un reproche qui m'a amusé c'est celui fait par l'honorable conseiller pour Repentigny. Il a reproché au gouvernement de ne pas avoir consulté le peuple sur la question de la vente. Mais mon honorable ami oublie donc que l'honorable premier ministre a déclaré au nom du cabinet, au début de la dernière campagne électorale, que le chemin serait vendu pour huit millions de piastres, si ce prix lui était offert, et oublie-t-il aussi que le gouvernement a reçu la plus grande majorité que jamais gouvernement n'a eue à la suite d'élections générales, ce qui prouve que le peuple veut la vente du chemin de fer. Une majorité énorme a répondu au gouvernement : "Oui, vous faites bien." Au reste la discussion publique a été assez vive pour qu'on ne soit pas justifiable de dire que le gouvernement n'a pas fait connaître au pays sa politique relativement au chemin de fer, c'est-à-dire qu'il vendrait cette propriété si on lui offrait huit millions. Il n'était donc pas nécessaire d'annoncer cela dans les journaux pour que le public fût au courant des intentions du gouvernement. Tout le monde le savait ; à quoi bon mettre dans une annonce ce que le premier venu connaissait parfaitement.

La proposition que le gouvernement a acceptée est la plus avantageuse. Il est vrai qu'une offre plus considérable a été faite, mais je ferai observer que l'intérêt que l'on voulait donner était trop bas, et que le revenu qui aurait été versé annuellement dans le trésor aurait été moindre que celui que nous allons toucher par la vente proposée.

En écoutant le savant discours de mon honorable ami, je n'ai pu me défendre de l'idée qu'il était mal disposé à l'endroit de cette question. Il a rappelé les difficultés qu'a soulevées la question du tracé. On sait la part qu'il a prise dans ces difficultés. Je ne lui reproche pas d'avoir voulu faire suivre un autre tracé à la voie. Non, honorables messieurs, mais je veux simplement faire comprendre que l'honorable conseiller pour Repentigny ne peut parler du chemin de fer sans sentir en lui renaître les vieilles animosités qui ont si longtemps empoisonné sa vie. Cependant, malgré toute la sympathie que j'éprouve pour

L'honorable conseiller, je ne puis m'empêcher de dire que le tracé adopté est le plus économique.

A six heures la séance est suspendue jusqu'à sept heures et demie. A la reprise de la séance, M. Beaudry continue son discours.

L'honorable conseiller pour Repentigny a été je crois malheureux dans ses allusions au revenu du chemin de fer. M'est avis qu'il aurait mieux fait de ne pas en parler. Je doit dire aussi que le chemin n'a pas coûté les somme qu'il nous a fait passer sous les yeux. Malgré tout le déplaisir que cela me cause je ne puis m'empêcher de dire que les arguments de mon honorable ami n'ont pas dû convaincre aucun des honorables membres de cette Chambre que la vente est une mauvaise affaire, ni qu'ils doivent prendre au pied de la lettre les données qu'il a mises devant nous. Il est très-facile de parler de fonctionnaires, de reprocher au gouvernement qu'il y en a trop, mais il n'est pas aussi facile de le prouver ou de suggérer un moyen pratique de faire mieux. L'honorable conseiller pour Repentigny a exagéré, peut-être pas à dessein la position afin de faire trouver mauvaise une vente qui, j'en suis certain, sera appuyée ici comme elle l'a été dans l'autre Chambre. Il nous a même parlé du transport des immigrants de manière à faire croire que cela est de nature à déprécier notre voie ferrée. Mais ces immigrants paient. A quoi bon parler de cela. Aux Etats-Unis les compagnies de chemin de fer font l'impossible pour avoir ce transport....

L'honorable M. **Archambeault**—*conseiller pour Repentigny*.— C'est le gouvernement fédéral et non la province qui devrait payer pour cela.

L'honorable M. **Beaudry**—Ceci ne peut faire déprécier la voie ferrée, et vous avez tout mis en œuvre pour arriver à votre fin : c'est-à-dire faire croire que c'est une transaction ruineuse tandis qu'elle ne l'est pas du tout.

Après avoir épuisé ses arguments contre la vente mon honorable ami a parlé du premier ministre et l'a comparé à Robespierre, à ces chefs détestés de la révolution française.

L'honorable M. **Archambeault**—*conseiller pour Repentigny*.— Non j'ai comparé le premier ministre à Mirabeau dont il est l'égal comme orateur. J'ai dit qu'il ne le cède pas en éloquence à cet homme mais que tous ces talents pouvaient quelquefois servir à faire le malheur du pays.

L'honorable M. **Beaudry**.—La rectification vaut mieux que le discours.

Je me rappelle qu'un jour l'honorable conseiller pour Repentigny a dit que : quand on est riche on devient conservateur ; lui, qui a toujours été riche, devient libéral maintenant. Il brûle ce qu'il a adoré et adore ce qu'il a brûlé. En résumé, je déclare que j'appuierai la politique du gouvernement, et qu'en le faisant, je suis convaincu d'agir dans les vrais intérêts du peuple.

L'honorable M. **Lavolette**—*conseiller pour Lorimier.*—Est-ce que le discours prononcé par le premier ministre devant l'autre Chambre et qui est imprimé, peut être considéré ici comme les explications ministérielles. Je prierai l'honorable commissaire de l'agriculture de bien vouloir me donner une réponse à ce sujet, fort importante pour la discussion.

L'honorable M. **Dionne**—*conseiller pour Grandville, commissaire de l'agriculture et des travaux publics.*—Je ne vois pas l'à-propos de cette question. J'ai donné des explications suffisamment longues et explicites pour faire connaître les intentions du gouvernement.

L'honorable M. **Starnes**—*conseiller pour Salaberry.*—Je ne puis qu'exprimer ma profonde stupéfaction à la vue de la question posée par l'honorable conseiller pour Lorimier. Jamais on a pris un pareil procédé aussi peu courtois envers un collègue. C'est dire que l'honorable commissaire de l'agriculture aurait dû parler pendant des heures pour développer un sujet que tout le monde connaît et a peut-être jugé. D'ailleurs, les explications de mon honorable ami (l'orateur désigne l'honorable M. Dionne) ont été assez longues pour faire connaître à la Chambre tout ce qui est nécessaire qu'elle sache pour délibérer sur ce projet de loi.

L'honorable M. **de Boucherville**—*conseiller pour Montarville.*—Il est étrange assurément qu'à chaque fois que nous avons à nous adresser au gouvernement, nous voyions l'honorable conseiller pour Salaberry, lui l'ancien collègue du chef de l'opposition dans l'autre Chambre, que nous le voyions se lever avec précipitation et répondre au nom du gouvernement. La demande de mon honorable ami (l'orateur désigne M. Lavolette) n'a rien qui doive surprendre, quand on songe que les explications ministérielles ici n'ont duré que l'espace de cinq ou six minutes, tandis que dans l'autre Chambre, le chef du gouvernement n'a pas pris moins de deux séances, ce qui comprend plus de six heures, pour exposer la question à l'Assemblée législative. Il me semble que quand il s'agit d'une question de cette importance, nous avons bien le droit d'avoir de plus longues explications que celles qui ont été données. Nous avons le discours du premier ministre, et je crois que

nous avons le droit de nous en servir ou d'en parler si nous le jugeons convenable.

L'honorable M. **Dionne**.—J'entends si souvent des discours de deux heures qui se résument en presque rien, que j'ai cru suffisant de dire en aussi peu de mots que possible les principales dispositions du projet de loi et de donner les motifs qui ont fait agir le gouvernement, sans me permettre d'entrer dans des développements que je considère inutiles dans l'état de la question.

Libre à ceux qui se sentent des dispositions de retenir la Chambre pendant des heures et de la forcer d'entendre des discours très-longs, libre à eux, dis-je, de le faire, ils ont toute la liberté possible, mais je trouve déplacé que l'on exige que les autres en fassent autant qu'eux.

L'honorable M. **Starnes**.—Je considère qu'il est très-irrégulier de faire une demande comme celle qui vient d'être formulée. C'est dire qu'il faut que vous fassiez un long discours. Le projet de loi est déposé sur le bureau de la Chambre, chacun de nous peut le critiquer à son aise et demander tous les renseignements désirables, mais aller plus loin, c'est manquer à l'usage parlementaire. Je ne vois pas pourquoi on voudrait faire ainsi intervenir un discours prononcé dans une autre Chambre. Cela ne s'est jamais vu, et je serais désolé de voir un pareil précédent s'établir ici.

L'honorable M. **Rémillard**—*conseiller pour La Durantaye*.—Ce que nous voulons est bien simple. L'honorable commissaire de l'agriculture n'ayant donné que des explications fort laconiques, nous demandons si nous pouvons considérer le discours du premier ministre comme l'expression de la politique du gouvernement. Ce n'est certes pas faire injure à l'honorable commissaire, car c'est un beau morceau d'éloquence de la tribune qui ferait honneur à plus d'un, parmi nous et que j'accepterais volontiers si ce discours cadrant avec mes idées sur la question.

L'honorable M. **Ross**—*conseiller pour Chauvinigan*.—Honorables messieurs, l'honorable ministre des travaux publics vient de déclarer que ce qu'il a dit en proposant la deuxième délibération renferme tout ce qu'il a à dire sur cette question et ne pouvant, par conséquent, espérer recevoir d'autres renseignements de l'honorable ministre, je me permettrai de présenter dès à présent les quelques observations que j'ai à soumettre à cette honorable Chambre.

La question qui fait l'objet de nos délibérations en ce moment est sans contredit la plus importante qui ait été soumise à la Législature de cette province depuis la confédération. Je n'ai qu'à rappeler à votre

mémoire, honorables messieurs, la solennité des débats qu'elle a déjà provoqués, la sollicitude dont elle a été l'objet de la part de l'opinion publique, pour vous convaincre de l'importance qu'elle possède et vous convaincre aussi de la gravité de la décision que nous devons rendre sur la proposition de l'honorable ministre des travaux publics. En effet, honorables messieurs, de quoi s'agit-il, dans le projet de loi qui est soumis à nos délibérations. Il s'agit ni plus ni moins de nous départir d'une propriété d'une grande valeur, d'une propriété nationale dans toute la force du terme, d'une propriété sur laquelle le peuple de cette province avait fondé les plus belles espérances, et qui devait contribuer largement à sa grandeur et à sa prospérité futures.

Il serait inutile pour moi de faire ici l'historique des faits qui ont retardé l'établissement de cette grande voie ferrée. Tout le monde sait les difficultés nombreuses qu'il a fallu surmonter pour arriver à en assurer l'exécution.

On se le rappelle encore ; chaque fois que ce projet était à l'ordre du jour, chaque fois que ceux qui avaient dévoué leur temps, leur énergie à la réussite de cette belle entreprise, se croyaient enfin sûrs du succès, de nouvelles difficultés, toutes plus sérieuses les unes que les autres, surgissaient à la dernière heure et entravaient à nouveau les progrès de cette œuvre éminemment nationale.

Lorsqu'il en a été question pour la première fois, c'était il y a bien des années passées, j'étais trop jeune alors pour prendre une part active au succès de l'entreprise. Mais en 1870, lorsqu'elle a été à nouveau l'objet des préoccupations de ceux qui voulaient doter la rive nord d'une voie ferrée, je me suis jeté résolument dans le mouvement qui s'est fait alors, et je puis dire avec orgueil, car le travail que j'ai alors accompli devait bénéficier à toute ma province, j'ai fait tout ce qui était en mon pouvoir pour assurer l'établissement de cette ligne de chemin de fer. Jamais je n'ai négligé un seul moyen, jamais je n'ai laissé échapper une seule occasion favorable pour agiter la question, pour assurer le succès de cette entreprise, à laquelle on attache maintenant, et avec raison, un si grand prix.

On tenta de faire souscrire les municipalités. Il n'y a que ceux qui ont pris part à la mêlée qui peuvent dire ce qu'il a fallu faire, les sacrifices qu'il a fallu accomplir alors. Je ne dis pas que l'on ait réussi complètement, non, malheureusement, nos efforts échouèrent en partie. On ne put obtenir des comtés traversés par la ligne alors projetée l'argent nécessaire. Mais tous ces sacrifices, tous ces efforts ne furent pas sans

résultats. L'opinion publique se formait, et petit à petit nous approchions de l'objet de nos légitimes ambitions : le succès.

Quand tout manquait, quand tout semblait perdu, le succès était plus proche que jamais. Grâce à l'énergie, grâce au patriotisme, aux vues larges d'un homme dont la volonté ferme est bien connue, grâce à l'honorable M. de Boucherville, le conseiller pour Montarville, alors le chef du gouvernement, le cabinet de cette époque, bravant le reste des préjugés, bravant tout pour doter la province de cette grande voie de communication, formula cette politique courageuse et énergique, par laquelle le chemin de fer de la rive nord allait passer du domaine des projets à celui des faits accomplis. Mon honorable collègue et ami, le conseiller pour Montarville, dont je viens, sans doute, de blesser la modestie par les louanges si bien méritées qui sont tombées de ma bouche, sût faire triompher ses vues au sein du gouvernement et de la Législature, comme il réussit aussi à les faire accepter par le peuple. Le cabinet de Boucherville s'est chargé de réaliser ces grandes espérances dont je vous ai dit un mot il y a un instant.

La province, par la décision qu'elle avait prise, dût s'imposer de lourds sacrifices. Elle les accomplit avec courage et persévérance, comprenant que l'exécution de cette entreprise devait lui rapporter d'immenses avantages. Eh bien, honorables messieurs, c'est ce chemin que l'on veut vendre maintenant. Cette propriété qui a coûté tant de sacrifices de toutes espèces, qui a coûté des millions à la province, et suivant mon honorable ami le conseiller pour Repentigny, qui a coûté au-delà de seize millions de piastres, c'est cette propriété que l'on nous propose de vendre pour moins de huit millions.

Honorables messieurs, dans les observations que je désire présenter à la Chambre, je m'efforcerai de démontrer que la politique du gouvernement ne devrait pas être adoptée parce qu'elle serait nécessairement fatale à la prospérité de notre province.

L'honorable commissaire des travaux publics, dans les très courtes remarques que nous avons eu le plaisir d'entendre tomber de sa bouche, nous a dit que le gouvernement était forcé de vendre cette belle propriété pour le prix que l'on connaît. Suivant les déclarations de mon honorable aïeul, il n'y a pas d'autre issue. Le gouvernement n'a pas ou ne peut pas emprunter. On nous dit qu'il faut vendre ou taxer le peuple. Voilà en substance les paroles du représentant du gouvernement en cette Chambre, qui a ouvert le débat sur cette importante question. En passant qu'il me soit permis de faire voir l'étrangeté de ce langage dans la bouche d'un ministre de la couronne. Je l'avoue,

je regrette profondément de voir un ministre, et surtout un ministre conservateur, se servir de ce petit moyen pour tromper le peuple. C'est dire à la population si vous ne sacrifiez pas votre propriété, vous allez être taxée. Le parti conservateur, dont je me glorifie d'être l'un des membres, n'a pas l'habitude de mettre en usage de ces petits moyens et j'espère qu'on n'y recourra jamais à l'avenir.

Je maintiens, honorables messieurs, que la province n'est pas forcée de vendre, qu'elle n'est pas obligée de faire ce sacrifice onéreux, et je ne crains pas de le répéter. On cherche à faire croire que le crédit de la province n'est pas assez bien vu pour nous permettre de faire appel avec avantage aux capitalistes.

Je dis que notre crédit n'est pas aussi mauvais qu'on le prétend. Je suis certain que l'on peut emprunter aux meilleures conditions et cela autant que l'on voudra. Est-ce que j'exagère, honorables messieurs. Point du tout. Je n'ai qu'à vous prier de reporter vos regards en arrière et bien peser ce que l'on disait il y a une année. Vous n'avez qu'à relire le discours du représentant de la Couronne, lors de l'ouverture de la session législative de 1881. Qu'y trouverez-vous ? Vous y trouverez que le gouvernement est plein d'un bel enthousiasme sur l'état et l'avenir réservé à la province. L'année dernière on annonçait avec une satisfaction que je partageais, que la richesse entrait par toutes les portes. On nous faisait une peinture vraiment séduisante de l'état prospère dans lequel se trouvait la province. Je suis responsable de ces paroles de Son Honneur le lieutenant-gouverneur, car j'étais alors l'un des conseillers de la couronne. Cette responsabilité je l'accepte toute entière, pour la meilleure des raisons, c'est que je suis encore aujourd'hui du même avis. Est-ce que les choses ont tant changé dans quelques mois, est-ce que la province a tellement appauvri dans un an pour que l'on tienne le langage que nous avons tous entendu. Non, honorables messieurs, la province n'est pas plus pauvre qu'elle l'était il y a un an, et je n'hésite pas à dire, comme je l'ai, du reste, déclaré dans le temps, que nous étions dans la meilleure position possible. On parle du crédit de la province, mais, honorables messieurs, quelle crise a-t-il subi pour être si déprécié maintenant. N'est-ce pas l'année dernière que le gouvernement faisait appel aux capitaux français et qu'avons-nous vu alors ? Les faits se sont passés hier et sont encore, j'en suis convaincu, tous frais à la mémoire de chacun d'entre vous. N'est-il pas vrai que non-seulement on nous a prêté le montant que le gouvernement demandait, mais que l'on voulait même nous en faire prendre plus, on voulait nous faire prendre le double.

Et cette année, on serait justifiable de croire que ce crédit si florissant, si bien reconnu par les capitalistes eux-mêmes, on voudrait nous faire croire que ce crédit ne vaut plus rien, lorsque l'on ne peut nous indiquer aucune cause qui ait pu détruire l'état de choses que je viens de signaler. Nous ne sommes donc pas obligés de vendre à cause du manque de crédit de la province.

L'honorable commissaire des travaux publics nous a dit qu'il faut au gouvernement \$380,000 (prix de la vente projetée, pour sauver le pays. L'honorable conseiller pour Alma a exprimé la même opinion. On va, paraît-il payer toutes nos dettes et faire des améliorations de toutes espèces.....

L'honorable M. **Beaudry**—*conseiller pour Alma*.—J'en demande pardon à l'honorable conseiller pour Chaouinigan, mais je n'ai jamais dit cela.

L'honorable M. **Ross**—*conseiller pour Chaouinigan*.—Une partie a été dite par l'un des honorables membres de cette Chambre et l'autre partie par l'honorable commissaire de l'agriculture et des travaux publics. Beaucoup de gens prétendent que l'on va opérer toutes espèces de miracles grâce à cette transaction. Je me permettrai de suggérer au gouvernement le moyen de faire tout cela sans avoir recours au mode violent qu'il nous propose, et je vais faire plus même, je vais lui indiquer les ressources qui sont à sa disposition.

On veut vendre le chemin de fer provincial. Avant de donner une décision définitive sur cette importante question, il importe de bien se rendre compte des opérations de cette ligne, d'en étudier les ressources présentes et celles que l'avenir lui réserve.

Cette voie ferrée a fait beaucoup de progrès depuis que le gouvernement en a pris l'administration. Les recettes brutes ont augmenté de quarante pour cent. Cela doit continuer pendant longtemps encore. On peut dire que les recettes brutes s'élèveront, pour l'exercice en cours, au chiffre d'au moins un million cent mille piastres. Tous ceux qui connaissent ce que c'est que l'administration des chemins de fer de la valeur du nôtre, disent qu'il peut être administré pour soixante pour cent. Aujourd'hui la proportion des dépenses aux recettes est beaucoup plus considérable que soixante pour cent. Mais on doit admettre, et pour ma part, je l'admets sans la moindre hésitation, que cette proportion s'est maintenue à ce chiffre parce qu'il a fallu créer un trafic et que pour arriver à ce résultat désirable, il a fallu faire des sacrifices et des dépenses notables. Il y a eu non-seulement cette cause que je signale en ce moment, mais on doit aussi tenir compte du fait

que le gouvernement n'ayant pas toute l'expérience voulue pour bien administrer la voie avec toute l'économie possible, il en est résulté une certaine élévation dans les frais d'administration. Un gouvernement qui aura la volonté ferme de faire de l'économie, peut administrer notre voie ferrée pour soixante pour cent.

J'ai entendu souvent répéter qu'un gouvernement ne peut administrer un chemin de fer aussi économiquement qu'une compagnie. C'est là une erreur. Il n'y a rien qui soit plus contraire à la vérité. On parle des abus qui, forcément, se glissent dans une administration par l'Etat. Je prétends qu'il est plus facile d'arrêter au premier abus qu'au cinquantième. On pourrait donc, en y mettant de la prudence, de l'économie, une sage prévoyance, arriver à payer tous les frais, tous les déboursés relatifs à l'administration avec soixante pour cent des recettes. Voyons à quel résultat on arriverait si le gouvernement voulait prendre cette ferme détermination

L'honorable M. **Beaudry** —*conseiller pour Alma*.— Cette détermination aurait bien dû être prise quand vous étiez ministre.

L'honorable M. **Ross** —*conseiller pour Chauvinigane*.— Mon honorable ami, je regrette de le dire, n'entend pas toujours bien ce que l'on dit, et de là des interruptions qui n'ont pas leur raison d'être. Que mon honorable ami veuille bien me laisser continuer mon discours sans m'interrompre, car s'il me force à le faire, je prendrai le parti de répondre à ces interruptions de manière à ce qu'elles ne se renouvellent pas de sitôt.

J'étais à dire que j'invitais la Chambre à examiner avec moi les résultats que l'on obtiendrait si le gouvernement prenait la sage détermination, la détermination ferme de réprimer tous les abus. J'ai dit que pour l'exercice en cours les recettes brutes s'élèveraient à un million cent mille piâtres environ. Prenons soixante pour cent sur cette somme pour les frais d'exploitation, et nous avons, comme profit net des opérations, une recette de \$440,000 qui sera versée au trésor. Si le gouvernement retirait \$440,000 par année, pense-t-on qu'il ne serait pas plus en position de faire toutes ces grandes améliorations dont on parle tant, que s'il ne recevait que \$380,000 sous forme d'intérêt sur le prix de vente. Est-ce bien difficile de faire ce que je viens d'indiquer? On admettra avec moi que si nous le voulons, nous le pouvons. Il ne s'agit que de vouloir, mais vouloir résolument, fermement. Le cabinet n'a rien à craindre des froissements qu'il serait peut-être obligé de faire subir : il a une grande majorité. Il peut donc, s'il le veut, opérer ces réformes,

qui nous éviteront de vendre, que dis-je, de sacrifier une propriété de si grande valeur, comme celle du chemin de fer provincial.

Dans le cours du débat sur cette question, on s'est servi de toutes espèces de moyens. Pour effrayer ceux qui veulent l'établissement de l'embranchement de St-Charles, avec rapport à Québec par le moyen de bateaux, ce qui mettrait la capitale provinciale en communication directe avec l'Intercolonial, pour effrayer ceux qui veulent l'exécution de ce projet, on a dit que si nous ne vendions pas le chemin de fer, nous n'aurions pas d'argent pour les travaux qui doivent être à la charge de ceux qui achètent. Mais j'ai déjà répondu à cette objection lorsque j'ai établi, à la satisfaction de tout homme intelligent et qui veut se rendre bien compte de la situation, que la province pouvait emprunter avec facilité et avec avantage. Et je le repète, il est facile pour la province d'emprunter, d'autant plus facile que ces raccordements feront augmenter les recettes brutes de \$300,000 environ. En prenant 60 pour cent sur cette somme, il restera donc \$120,000 de profit net, bénéfice résultant des nouveaux raccordements projetés. Avec ces \$120,000 il sera bien facile de payer l'intérêt sur un capital de \$250,000, lequel ne requiert, à 5 pour cent, qu'un service d'intérêt de \$12,500. Et je vous prie de remarquer, honorables messieurs, que je ne suis pas l'inventeur de ces calculs ; ils sont basés sur des données officielles. Avec ces chiffres qui sont vrais, peut-on encore venir prétendre que la province ne peut emprunter pour l'accomplissement de ces travaux de raccordements, peut-on venir dire encore que nous sommes obligés de vendre ? Je crois avoir prouvé, dans ce cas là, que nous sommes en position de compléter le chemin et de faire de notre chemin la ligne la plus avantageuse, sans causer d'embarras à la caisse provinciale.

On a aussi parlé des taxes, eh bien, le calcul que j'ai fait connaître à la Chambre prouve hors de tout doute que la vente n'est pas ce qu'il faut pour éviter la taxe. En gardant la voie ferrée, je n'hésite pas à dire que nous pouvons éviter la taxe ; en le vendant j'avoue que j'en doute fort. Assurément, ce n'est pas à sacrifier à vil prix, pour la moitié de la valeur une aussi belle propriété, que l'on peut compter rétablir l'ordre dans nos finances, équilibrer notre budget.

On a beaucoup parlé de la politique européenne et américaine au sujet des chemins de fer. Mais, honorables messieurs, je comprends très bien qu'aux Etats-Unis il n'ait pas été question d'acheter les voies ferrées pour les faire ensuite exploiter par le gouvernement. Là, on a tant établi de chemins de fer qu'il serait difficile d'en faire l'acquisition, surtout de ceux dont les travaux ne sont pas terminés pour en permettre

l'exploitation. Au reste à quoi bon recourir à ce moyen, pourquoi le **gouvernement** se chargerait-il d'une dette **énorme** et des **embarras** d'une aussi vaste exploitation quand les compagnies privées suffisent amplement à la besogne.

On nous a aussi parlé de la politique française sur cette question des chemins de fer. On nous a dit que M. Gambetta avait jugé à propos d'abandonner l'article de son programme relatif au rachat des voies ferrées. Je n'admire pas M. Gambetta, je ne suis pas l'un de ses admirateurs, cependant je trouve qu'il n'a pas eu tort de refuser d'acheter les chemins de fer en France, pour les faire exploiter par l'Etat. Et pourquoi? Mais, honorables messieurs, la raison est la plus simple du monde. Il y a une différence énorme entre acheter et vendre des chemins de fer. Supposons que M. Gambetta aurait voulu acheter les chemins de fer, il est probable que les compagnies concessionnaires auraient forcé le gouvernement de payer le double peut-être du prix coûtant de ces chemins. Ici, il s'agit de vendre, il y a donc toute la différence du monde entre le cas que j'ai rappelé et celui qui est l'objet de nos délibérations. Est-ce que nous avons à émettre un vote sur l'opportunité de faire l'achat d'une voie ferrée? Point du tout, puisqu'il s'agit absolument du contraire, c'est-à-dire de vendre, et vendre à quel prix! pour moins que la moitié de la valeur du coût. Voilà la véritable position de la question. Je conclus donc par répéter, que M. Gambetta ait jugé à propos de ne pas acheter les différents réseaux des chemins de fer en France, bien que je sois loin d'admirer tout ce qu'il fait, je ne puis cependant m'empêcher de trouver qu'il n'a pas eu tort de refuser d'entrer dans une voie qui aurait pu causer au trésor français des embarras énormes, sans compensation digne de cette grande et périlleuse opération.

On a aussi parlé de ce qui avait été projeté lorsque l'entreprise de la construction d'une voie ferrée avait, dans l'origine, préoccupé les esprits et on a rappelé certaines paroles prononcées par le regretté Sir George Etienne Cartier. Cet homme d'état à vues larges, lorsqu'il s'est agi du chemin de fer reliant Montréal à Ottawa, a prononcé ces paroles mémorables : *all on board for the west....* En voiture pour l'ouest. Lorsque ce chef estimé du parti conservateur dans notre province prononçait ces paroles, il prévoyait les grandeurs de l'ouest, il prévoyait la nécessité de faire un chemin pour aller se joindre au chemin venant de l'ouest et qui nous apporterait ce trafic des régions immenses qui s'étendent à l'occident des vieilles provinces de Québec et d'Ontario, jusqu'au pied des Montagnes Rocheuses. Mais ce que Sir George Cartier ne prévoyait certainement pas, c'est qu'un gouvernement conservateur proposerait à

la province de vendre ce chemin de fer, complément naturel du tracé principal parcourant la région de l'ouest, pour la moitié du prix, après que la province se serait imposé les sacrifices que l'on connaît, vente à sacrifice que rien ne nous oblige de faire quoiqu'on en dise. Qu'il me soit permis de le dire et en vous présentant cette pensée, je suis certain que je ne fais pas injure à l'homme dont je respecte tant la mémoire et qui dans le cours de sa carrière politique a eu, en Chambre, mon appui le plus cordial et le plus empressé, je suis certain, dis-je, que je ne fais pas injure à Sir George Cartier en disant de lui, qu'il n'aurait jamais fait aux Chambres une proposition comme celle sur laquelle nous délibérons. Jamais, il n'aurait demandé à faire faire à la province un tel sacrifice, car il serait le premier à le désapprouver s'il était de ce monde.

Honorables messieurs, permettez-moi de résumer en quelques mots les différents points du débat que je me suis efforcé de vous présenter sous le jour qu'ils sont apparus à mon esprit. Je crois avoir prouvé que le chemin donnera cette année même une recette d'au moins un million cent mille piastres. Qu'avec de l'économie, on pourrait l'exploiter pour soixante pour cent, ce qui donnerait un bénéfice net, pour la province, de \$440,000. Si on doute de mon assertion que l'on consulte les hommes habiles en fait d'exploitation de chemins de fer. Je dois dire que c'est ce que j'ai fait moi-même. J'ai consulté des employés mêmes de la voie et ils m'ont répondu ce que je viens de dire. Mais, honorables messieurs, qu'ai-je besoin de recourir à ces preuves, n'ai-je pas le meilleur témoignage possible dans le fait que celui qui a surveillé les opérations du chemin de fer depuis qu'il est ouvert au trafic dans toute sa longueur, offre lui-même au gouvernement \$400,000 de loyer et plus avec augmentation graduelle. N'est-ce pas là une preuve que ce que j'ai dit peut se faire et que par conséquent, si nous gardons le chemin, nous en retirons un revenu plus considérable que si nous le vendons. N'est-ce pas pas là de plus une preuve que la vente que le gouvernement nous propose n'en est pas une, mais bien le sacrifice de notre plus belle propriété.

Je crois avoir prouvé aussi que le gouvernement n'est pas forcé de vendre. De plus que le gouvernement peut emprunter, à des conditions fort avantageuses, les sommes nécessaires pour compléter le chemin. Enfin, que ce n'est pas en vendant, qu'on évitera la taxe, mais bien en gardant le chemin et en l'exploitant judicieusement et avec économie. Je crois avoir suffisamment prouvé la vérité de ces assertions. . . . Je

vois mon honorable ami le conseiller pour Mille-Iles sourire. Libre à lui de ne pas accepter comme bons les arguments que j'ai eu l'honneur de présenter à la Chambre. Il lui restera à prouver le contraire. . . .

L'honorable M. **Lacoste**—*conseiller pour Mille-Isles*.—Je suis prêt à être convaincu.

L'honorable M. **Ross**—*conseiller pour Chaouinigan*.—Je suis bien aise d'entendre dire à l'honorable conseiller qu'il désire être convaincu. Honorables messieurs, je poursuis mon argumentation et je vais plus loin que je ne l'ai fait jusqu'ici. Je suppose que le gouvernement se soit convaincu que, dans l'intérêt de la province, il est préférable de vendre, qu'il est plus avantageux pour le trésor de compter sur un revenu fixe que d'avoir à courir les chances, bonnes ou mauvaises, d'une exploitation de ce genre. Je suppose que le gouvernement soit incapable de bien administrer notre voie ferrée, dans ce cas je vous demanderai, honorables messieurs, si le temps est bien opportun pour faire la transaction projetée. Quant à ma part, après mûre réflexion, après avoir apporté le plus grand soin dans les études auxquelles je me suis livré pour m'éclairer dans l'appréciation d'une question aussi importante, aussi difficile à résoudre, devant avoir une portée si considérable pour le trésor, quant à moi, honorables messieurs, je n'hésite pas à vous déclarer que je ne crois pas que le temps soit venu de vendre. Je crois que la circonstance n'est pas bonne pour faire une telle transaction. Et voici mes raisons.

Ce n'est pas à l'ouverture d'un chemin de fer comme celui que possède la province qu'on peut avoir de grands profits comme résultat de son exploitation. Les opérations des années passées ne sont donc pas une base que nous devons accepter pour fixer ou apprécier la valeur du trafic que nous aurons dans l'avenir. Elles ne font qu'indiquer une chose—chose très importante et sur laquelle j'attire tout particulièrement votre attention—c'est que l'augmentation du trafic se fait dans une proportion étonnante et qui promet beaucoup pour l'avenir. Ce n'est pas lorsqu'une propriété augmente de valeur qu'il est sage, qu'il est prudent de la vendre à vil prix. Déjà notre chemin a augmenté de quarante pour cent de sa valeur, et cette progression va se continuer. Nos raccordements avec l'Intercolonial et avec l'ouest vont augmenter les recettes d'au moins \$120,000. Les meilleurs calculs établissent que la valeur de notre chemin va augmenter encore davantage.

Jusqu'ici, l'augmentation que nous avons constatée nous est venue du trafic local seulement. Nous n'avons pas de raccordements avec l'ouest

et cependant le chemin a augmenté de jour en jour. Que sera-ce donc lorsque nous aurons ces raccordements avec l'ouest et avec l'Intercolonial? Je prétends que quand même nous ne vendrions pas à la compagnie du Pacifique, les revenus vont doubler, même tripler le chiffre qu'ils ont atteint jusqu'ici. Il ressort donc clairement que le temps n'est pas venu de vendre. Le jour où nous devons nous départir de cette belle propriété n'est pas arrivé. Je prétends qu'il faut attendre, que pour retirer de cette vente tout le bénéfice possible, il importe à la province d'attendre encore quelque temps; d'attendre que nous ayons constaté ce que produiront les raccordements projetés. Il est du devoir du gouvernement de retarder, et de choisir le moment le plus propice. Jusqu'à ce que ce moment propice soit arrivé, le gouvernement doit conduire l'exploitation avec la plus grande comme la plus stricte économie, au risque même d'encourir les reproches de ses amis. Plus tard, il lui sera relativement facile de vendre le chemin de fer pour au moins sa valeur. Le gouvernement peut en agir ainsi aussi bien que la compagnie qui se propose d'acheter. Il peut, s'il le veut, conduire l'exploitation avec autant d'économie que cette compagnie.

Mais, honorables messieurs, qu'est-ce que l'on répond à une argumentation aussi raisonnable, aussi bien fondée sur le bon sens le plus évident? Il faut vendre dit-on. Qui le demande? Est-ce le peuple? Non, quatre-vingt-dix-neuf pour cent n'en veulent pas entendre parler et s'y opposent. Oh! voici le vrai fond de toute la question. Il n'y a que le gouvernement, qui veut vendre, et les syndicats qui désirent acheter, qui veulent de la vente. Il n'y a que ceux qui sont sous la férule du gouvernement et qui ont des espérances—je parle dans le public et non pas de l'autre Chambre—qui sont en faveur de cette transaction. Je suis bien prêt à reconnaître que le nombre de ceux-là est considérable, mais ce n'est rien en comparaison du nombre de ceux qui en sont les adversaires décidés.

On a prétendu que les élections se sont faites sur cette question. Que le corps électoral a été appelé explicitement à donner son avis sur l'opportunité et la nécessité de la vente du chemin de fer. Non, honorables messieurs, les élections ne se sont pas faites sur cette question. Si ceux qui appuient aujourd'hui le gouvernement dans l'autre Chambre avaient dit qu'ils étaient en faveur de la vente du chemin de fer, leur nombre serait beaucoup plus petit qu'il ne l'est, pour la bonne raison que les électeurs n'auraient pas élu des députés favorables à un tel sacrifice des intérêts de la province. On a rappelé les paroles de l'honorable premier ministre prononcées à Sainte-Thérèse lors de l'ouverture

de la dernière campagne électorale. D'après ce discours, le premier ministre déclarait qu'il ne vendrait pas le chemin pour moins de huit millions de piastres. Je prétends que cette déclaration ne liait qu'à une chose, c'est que le gouvernement ne pouvait vendre le chemin pour moins de huit millions. Voilà la déclaration faite par M. Chapleau, et que voyons-nous aujourd'hui ? nous avons à délibérer sur une proposition par laquelle le chemin est vendu pour moins de huit millions de piastres ; pour beaucoup moins de huit millions, et je le prouverai dans quelques instants.

L'une des raisons qui engage le peuple à s'opposer à la vente, c'est le danger qu'il y a de remettre le chemin entre les mains d'un syndicat particulier. Ici, avant d'entrer dans cette partie de mon sujet, je dois dire que la position de la question m'oblige de discuter la vente des deux parties du chemin, bien que le projet de loi ne porte autorisation de vente que pour la partie ouest.

Le peuple voit—avec raison suivant moi—le danger des monopoles dans cette transaction. Il y voit le danger d'une augmentation du tarif, augmentation qui pourrait être très préjudiciable aux divers intérêts de la province. Si nous vendons, nous nous exposons à ce danger très considérable. Pour faire voir que cette crainte n'est pas chimérique, je mentionnerai un cas qui nous permettra de mieux juger parce qu'il est plus près de nous. Je veux parler de la compétition naturelle qui a existé jusqu'à ce moment entre la partie est du chemin, de Québec à Montréal, et la compagnie de navigation du Richelieu.

N'est-il pas évident que si ces deux voies de communication tombent entre les mains des mêmes personnes, nous aurons de fait un monopole et des plus dangereux. Nous courrons le risque de voir le tarif être élevé de manière à causer du préjudice au public. Les spéculateurs qui sont anxieux de s'emparer de notre voie ferrée comprennent très-bien les bénéfices qu'ils pourront en retirer. Si le gouvernement élevait lui-même le tarif, si le peuple, qui, en définitive, sera obligé de payer dans l'éventualité que je signale, payait cet accroissement de revenu à la province, au lieu de le donner à des spéculateurs, il profiterait, ap. è : tout, de cette augmentation du tarif, car les recettes qui seraient ainsi versées dans le trésor provincial pourraient être employées à faire des travaux d'utilité publique, à faire les améliorations exigées par la population, tandis que dans le cas de la vente, cette augmentation tombera dans la poche de certains particuliers. Et, honorables messieurs, lorsque je vous ai présenté les revenus probables que nous pouvons recevoir de l'exploitation du chemin de fer, je n'ai pas calculé sur une augmen-

tation de tarif, car si j'avais tenu compte de ce fait je serais arrivé à un chiffre encore beaucoup plus considérable comme profit pour le gouvernement.

Je dis que nous devons craindre une élévation du tarif et, en effet, déjà on dit que cela a été fait. Dans tous les cas, il est incontestable que cette élévation peut être faite par les syndicats. Dans ce cas, c'est le peuple qui paiera cet accroissement dans les prix, ces augmentations qui iront dans le gousset des spéculateurs qui se portent acquéreurs de notre voie ferrée. Si au moins c'était le gouvernement, c'est-à-dire, la province qui serait pour bénéficier des fruits des sueurs du peuple, mais non, les fruits de ses fatigues, de ses sacrifices iront dans la bourse des spéculateurs.

L'honorable commissaire de l'agriculture et des travaux publics nous a parlé de la partie est comme devant être considérée comme une école nationale, pour mettre nos compatriotes en état de prendre part avantageusement à l'exploitation des voies ferrées. Cette pensée je l'approuve, mais je vous demande, honorables messieurs, est-ce bien le meilleur moyen que l'on prend, ou que l'on nous propose pour arriver à sa réalisation. Pour moi il n'y a qu'un moyen de réussir dans cette voie-là, c'est que le gouvernement garde le chemin. S'il le vend à une compagnie privée, qui nous garantit qu'elle ne revendra pas le lendemain? Cette compagnie refusera-t-elle de beaux bénéfices? Non, on ne peut raisonnablement le supposer. Elle vendrait aux Chinois mêmes s'ils voulaient acheter. Oui, je serais en faveur de faire de notre chemin une école où mes compatriotes iraient acquérir les connaissances voulues, et c'est précisément l'une des raisons qui m'engage à voter pour que le gouvernement garde le chemin. Cela donnerait une carrière aux jeunes gens, leur ouvrirait la voie dans un genre d'occupation où ils n'ont été que peu admis jusqu'ici, par suite de leur manque de connaissances pratiques.

Je crois avoir établi ma prétention que le temps de vendre n'est pas venu,

L'honorable M. **Starnes**—*conseiller pour Salaberry*.—C'est bien facile à dire. . . .

L'honorable M. **Ross**—*conseiller pour Chauvinigane*.—Mon honorable ami ne paraît pas convaincu. Peut-être appartient-il à cette classe de personnes qui ne veulent pas être convaincues une fois qu'elles se sont formé une opinion. Si, malgré toutes les preuves que j'ai entassées, pour ainsi dire, depuis que j'ai la parole, je n'ai pas encore pu convaincre mon honorable collègue; j'avoue que la tâche est au-dessus de mes forces, et que je suis forcé de l'abandonner à son malheureux sort.

L'honorable M. **Starnes**—*conseiller pour Salaberry*.—Ah ! je ne suis pas si à plaindre que vous le pensez. . . .

L'honorable M. **Ross**—*conseiller pour Chauvinigane*.—Peut-être. . . c'est suivant le point de vue auquel on se place.

Malgré toutes les bonnes raisons que je viens d'exprimer et qui ont dû être présentées dans la pensée du gouvernement lorsqu'il a délibéré sur cette grave question, il n'en a pas moins décidé de vendre le chemin de fer. Il reste à voir—et cela est très important à constater—il reste à voir si le gouvernement a pris toutes les mesures nécessaires pour avoir le meilleur prix possible.

Après avoir étudié la question sur toutes ses faces, j'en suis venu à la conclusion que le gouvernement n'avait pas obtenu le meilleur prix. Je suis même d'opinion qu'il n'a pas fait ce qu'il aurait dû faire dans les circonstances pour obtenir le plus haut prix. Malgré l'avis de M. Shanly, que l'on a fait habilement intervenir dans cette question, malgré cet avis, je suis d'opinion qu'il eût mieux valu demander des soumissions, et plus particulièrement dans le cas qui nous occupe. D'abord je poserai la question suivante : Était-il bien connu que le gouvernement avait formellement décidé de vendre le chemin de fer ? A ce sujet, rien de formel. Nous avons bien les dires des organes du cabinet. Quelques-uns d'entre eux ont commencé par dire que le chemin serait ou affermé ou vendu à un certain syndicat. Pendant ce temps, les gens qui auraient voulu faire l'acquisition du chemin s'en trouvaient empêchés, ou éloignés de leur but par ces nouvelles mises officieusement en circulation pour favoriser peut-être ce syndicat de leur choix, et éliminer les autres concurrents. Des gens, des capitalistes m'ont dit à moi-même : "Nous ferions bien des offres au gouvernement, mais nous savons que c'est parfaitement inutile, le chemin est promis d'avance à M. Sénécal. M. Sénécal nous a dit qu'il était certain de l'avoir." D'autres personnes ont été plus loin ; elles ont fait des soumissions, parce que j'ai cru pouvoir leur donner l'assurance que leur soumission recevrait l'attention du gouvernement, et qu'elle serait acceptée si elle était plus avantageuse que les autres et jugée acceptable. Mais ces personnes, tout en agréant mon avis, ne cessaient de me répéter que cela ne leur servirait de rien, car ils savaient bien que le chemin était vendu d'avance, toujours au même M. Sénécal. Cette pensée, cette conviction, je pourrais dire, qui dominait tous les esprits, n'est-elle pas une raison des plus puissantes pour dire que le gouvernement aurait dû demander des soumissions par la voie ordinaire, la presse. Ne suis-je

pas en état de conclure en disant que le cabinet n'a pas pris les meilleurs moyens d'avoir le plus haut prix pour le chemin de fer.

Mais, honorables messieurs, je ne m'arrêterai pas davantage sur ce sujet, et je poserai une nouvelle question aux partisans de la proposition ministérielle. Le gouvernement a-t-il au moins, puisqu'il veut vendre, malgré tout, choisi la meilleure offre parmi celles qui lui ont été faites, et on sait pourquoi si le nombre ou les conditions de ces offres, ne sont pas plus considérables et avantageuses à la province? A cette question, je réponds non, et je vais prouver que je ne suis pas dans l'erreur. Et pour affirmer davantage que là dessus il n'y a aucune hésitation ni doute dans mon esprit, j'ajouterai qu'on a accepté la moins avantageuse de toutes les soumissions, et je vais le prouver.

L'honorable commissaire de l'agriculture et des travaux publics dans son exposé de la question a été d'un laconisme digne des Spartiates d'antique mémoire. L'honorable ministre n'a pas même pris le temps de développer son sujet au point de vue des chiffres. Je suis donc obligé de prendre les données que je trouve dans le discours de l'honorable premier ministre. Ces données ne sont pas ce qu'elles devraient être. J'hésite à croire que l'honorable premier ministre veuille prendre la responsabilité de ces chiffres—qui sont de pure fantaisie, et de nature à induire en erreur. En effet, on trouve moyen de dire—je ne sais vraiment de quel procédé d'arithmétique on s'est servi—qu'une soumission qui rapporte un revenu annuel de \$462,000 ne vaut pas celle qui ne donne que \$380,000.

Mais on dit que si nous vendons, c'est-à-dire, si nous acceptons les propositions auxquelles le gouvernement a donné son adhésion, nous n'aurons que faire de pourvoir à l'amortissement d'une partie de la dette égale au prix total de la vente, parce que, allègue-t-on, on aura en mains ce capital. De là on conclut en disant qu'il faut déduire \$60,000 de la proposition Allan-Rivard.

Mais on semble oublier, soit de bonne foi, soit à dessein, que l'amortissement est établi, est requis par la loi. Qu'on ne peut s'empêcher de payer les montants requis à la caisse de l'amortissement sans violer les termes mêmes des lois autorisant le gouvernement de la province à faire les emprunts qui constituent notre dette à l'heure qu'il est. Les capitalistes qui ont prêté à la province l'ont fait, parce qu'ils ont compté qu'en vertu des lois que cette Législature avait votées, il serait créé un fonds d'amortissement destiné au remboursement de leurs prêts. Qu'ainsi chaque année leurs créances jouiraient d'une confiance d'autant plus grande, d'autant plus considérable, d'autant plus entière que leur rem-

bourse, on serait plus assuré par l'accumulation produite par les versements annuels à la caisse de l'amortissement. Et aujourd'hui on viendrait d'un trait de plume réduire à néant cette sauvegarde, cette garantie donnée par des lois expresses aux créanciers de la province. Il est tout-à-fait déplacé d'avoir introduit cette considération de l'amortissement dans les calculs que nous devons faire pour apprécier le caractère des transactions que le gouvernement nous demande de ratifier. Au reste l'argent versé à l'amortissement n'est pas perdu, mais s'accumule graduellement de manière à mettre le gouvernement en position de payer ses redevances à un moment donné et de conserver en même temps sa propriété. Tandis que dans le cas actuel, si nous vendons le chemin, et que nous appliquons le prix de la vente pour éteindre la dette dans un certain nombre d'années, il est bien vrai que nous aurons payé notre dette, mais aussi nous aurons sacrifié notre propriété.

C'est ainsi, honorables messieurs, que l'on change tous les chiffres et que l'on s'efforce de montrer les choses sous un jour qui n'est pas véritable.

Pour connaître ce qui en est au sujet de l'action du gouvernement dans le choix qu'il a fait parmi les soumissions, établissons une simple comparaison entre les offres diverses qui ont été adressées au ministère des chemins de fer, sous la direction de l'honorable premier-ministre lui-même. Voyons quelle est la proposition la plus avantageuse, ou l'offre Allan-Rivard, ou plutôt les offres qui nous sont soumises après avoir reçu l'approbation du gouvernement.

Le cabinet nous propose de vendre la partie ouest au Syndicat du Pacifique canadien pour la somme de quatre millions de piastres. La partie est sera vendue pour quatre millions aussi à un syndicat de capitalistes dont l'acte de constitution légale nous sera demandé en même temps que la ratification du contrat signé par les parties intéressées. Ceci donne un total de huit millions de piastres.

Examinons maintenant la soumission Allan-Rivard. Elle vaut la peine d'être lue très attentivement.

“ En offrant cette soumission, dit la lettre signée par messieurs Allan, Rivard, Massue et Laurent, en date du 8 février, nous avons à déclarer que nous fondons nos principales espérances de succès sur le grand commerce de l'ouest que nous croyons pouvoir amener à la province, sans négliger le commerce local, si important par lui-même, et tout en donnant un développement nouveau aux lignes d'embranchement, et nous affirmons que nous entendons exploiter nous-mêmes l'entreprise en rapport avec la *Montreal Ocean Steamship Company* et telles lignes de

chemins de fer qui pourront mettre la province en communication directe avec le Sault Ste-Marie et la Baie Georgienne.

“ Nous sommes disposés, avec les autres personnes qui se joignent à nous dans une compagnie à être constituée, à louer le dit chemin de fer pour un terme de vingt ans, moyennant un loyer annuel de quatre cent vingt-cinq mille piastres pour les cinq premières années ; de quatre cent cinquante mille piastres pendant les cinq années suivantes ; de quatre cent soixante-quinze mille piastres pendant les cinq autres années suivantes, et de cinq cent mille piastres pendant le reste du bail, le loyer payable semi-annuellement.

“ Comme garantie du paiement du loyer et des autres conditions du bail, nous déposerons un demi-million de piastres entre les mains du gouvernement, ce dernier donnant à notre compagnie le privilège d'acheter le chemin de fer au prix de huit millions et demi de piastres pendant la première décade du bail, ou au prix de neuf millions et demi pendant la deuxième décade.

“ Dans le but de contribuer au développement et à l'établissement des territoires nouveaux de la province, notre compagnie s'obligera de fournir et poser les lisses, procurer le matériel roulant, les appareils de télégraphie, les citernes et les tables tournantes, le tout jusqu'à concurrence de six mille piastres par mille, pour la prolongation de l'embranchement de St-Jérôme, ou pour toute autre ligne considérée ligne alimentaire importante du chemin de fer, chaque fois que les municipalités intéressées auront fourni à mêmes leurs propres ressources le reste de ce qui est nécessaire à l'établissement d'un chemin de fer.

“ Enfin la compagnie s'obligera de parachever le chemin de fer pour et moyennant la somme de quatre cent mille piastres, qui sera déduite du loyer ou sur le prix de vente dans le cas où la compagnie achèterait.

“ Un ingénieur sera nommé et payé par le gouvernement pour voir à l'entretien convenable de la voie, des stations et du matériel roulant du chemin pendant toute la durée du bail.”

Dans les deux cas, il y a \$400,000 à diminuer pour terminer les travaux qui restent à faire sur la voie ferrée. Dans le cas de la première soumission, on a dû observer que je n'ai pas fait mention des propriétés que le gouvernement donne en sus de ce qu'il aurait donné à la compagnie représentée par Messieurs Allan, Rivard, Massue et Laurent. Ces propriétés représentent une valeur considérable et qui n'est certes pas à dédaigner dans l'état de pénurie dans lequel se trouve le trésor de la province.

Ainsi, Sir Hugh Allan profitant du privilège d'acheter dans les dix

premières années, aurait payé \$500,000 de plus que l'on reçoit par les projets en délibération. En outre de cela, on donne au syndicat Sénécal \$350,000 en valeur de plus que Sir Allan demandait. Voilà donc une différence de \$850,000 en faveur de la soumission Allan-Rivard, c'est-à-dire, en réalité en faveur du pays.

Maintenant, supposant que le syndicat Allan eût attendu pour acheter à la dernière décade, il aurait été obligé de donner un million de plus; soit une différence de \$1,850,000 en plus que les produits des transactions que le gouvernement a conclues. Ce n'est pas tout, car je veux considérer cette soumission sous tous ses aspects. Supposons que la compagnie Allan-Rivard n'eut pas voulu se prévaloir du privilège d'acheter et qu'elle aurait continué ainsi d'exploiter le chemin à bail pendant vingt ans, quel aurait été le résultat pour le trésor? Il est bien facile à constater. Nous voyons par la soumission qu'elle devait payer \$425,000 par année pendant les cinq premières années, \$450,000 pour les cinq années suivantes, \$475,000 pour le troisième terme de cinq ans, enfin \$500,000 pour les cinq dernières années. Elle aurait donc payé en tout \$9,250,000 au gouvernement.

Voyons à présent qu'est-ce que le gouvernement va retirer de la vente aux conditions que nous connaissons? Il doit retirer huit millions. Huit millions dans vingt ans, à cinq pour cent, rapporteront huit millions de piastres c'est-à-dire un million deux cent cinquante mille piastres de moins que le loyer que nous retirerions de la compagnie représentée par Sir Hugh Allan. Pour être exact dans des calculs de cette espèce, et il faut l'être, il convient d'ajouter aussi l'intérêt sur cette différence de \$1,250,000, soit \$150,000. Ce n'est pas tout; il faut aussi tenir compte des propriétés que le gouvernement donne au syndicat Sénécal; ces propriétés valent au moins \$350,000, et sont représentées par les terrains au Palais et à la Pointe-au-Lièvre, et par des approvisionnements de chemin de fer évalués à \$200,000. Remarquez, honorables messieurs, que dans la soumission Allan-Rivard, il n'est pas question du tout de ces propriétés, par conséquent le capital qu'elles représentent doit être ajouté à la différence que je vous signalais il y a un instant, ce qui fait en tout un total de deux millions cent et quelques milles piastres, en y comprenant les intérêts. Le gouvernement aura donc reçu au bout de vingt ans, deux millions de piastres de moins par la présente transaction qu'en acceptant la soumission Allan-Rivard. De plus il ne faut pas oublier que dans le cours de l'intervalle de vingt années, qu'aurait durées le bail avec le syndicat Allan, le chemin de fer aurait pris de la valeur et que cet accroissement de valeur aurait bénéficié au gouvernement.

C'est-à-dire qu'au bout de vingt ans, pour résumer ma pensée en quelques mots, nous aurions été cinq ou six millions plus riches que nous le serons avec la transaction actuelle.

Mais, je prévins une objection qu'on ne manquera pas de me présenter. On va dire : mais le syndicat Allan-Rivard n'offre pas toutes les garanties nécessaires. Et qui peut dire qu'au bout de vingt ans le chemin ne sera pas détérioré tellement qu'il faudra dépenser des sommes considérables pour le réparer. A cet argument qui ne peut tenir devant les faits, je réponds, la soumission de ce syndicat en mains, qu'il offrait de déposer au crédit du gouvernement un demi-million de piastres comme garantie de la fidèle exécution de ses engagements vis-à-vis la province. De plus, on était prêt à se soumettre aux ordres d'un ingénieur nommé par le gouvernement quant à ce qui regarde le maintien en bon ordre de la voie. Ainsi, on le voit, il était chimérique d'avoir des craintes sur ce sujet.

Il y a un autre avantage que renferme la soumission Allan, avantage qui n'a pas dû échapper à votre attention, honorables messieurs, et le voici : Le syndicat Allan-Rivard offrait—c'est écrit en blanc et en noir— de donner \$6,000 par mille pour les embranchements qui seraient considérés comme lignes alimentaires du tronc principal. Ceci aurait délivré le gouvernement de bien des tracasseries, de bien des embarras.

Honorables messieurs, je crois avoir prouvé à la Chambre que le gouvernement n'a pas accepté la meilleure offre. Je pourrais aussi parler de la proposition de Monsieur Hall, qui est presque aussi bonne que celle de Allan-Rivard.

Avant de laisser le sujet de la valeur relative des différentes soumissions que le gouvernement a reçues, je désire attirer votre attention sur l'offre de la compagnie du Pacifique, qui a voulu acheter tout le chemin. On nous a dit qu'il n'y avait pas de correspondance sur ce sujet. Dans son discours, l'honorable premier ministre nous a dit que le Pacifique avait offert huit millions et trois quarts pour toute la voie ferrée, et voici les conditions de cette offre : Le capital aurait été rachetable en 50 ans, et l'intérêt n'aurait été que de quatre pour cent. Le gouvernement se serait obligé de faire des travaux au montant de \$750,000 pour terminer complètement la voie. J'hésite à croire qu'il aurait été nécessaire de dépenser \$750,000 pour compléter ces travaux, puisque les autres syndicats ne demandent que \$400,000. Il est donc acquis que la compagnie du Pacifique a offert huit millions de piastres, argent sonnant pour notre voie ferrée. Les partisans des transactions faites par le gouvernement, pour faire accepter ces marchés que j'appellerai ruineux, n'ont pas cessé, depuis

que cette question a été soumise aux délibérations des Chambres, de nous vanter les immenses avantages que le gouvernement a assurés à la province en vendant la partie ouest au Syndicat du Pacifique.

S'il est si avantageux de vendre une partie seulement du chemin de fer à cette compagnie, il me semble que le gouvernement aurait dû vendre tout le chemin. Mais on dit, l'intérêt que nous offrirait la compagnie du Pacifique n'était pas assez élevé, car à quatre pour cent sur huit millions, cela ne donne que \$320,000. On a peut-être oublié—car toute cette transaction s'est accomplie si brusquement—on a peut-être oublié que dans le contrat de vente il y a une clause qui dit que les acheteurs auront le droit de payer le gouvernement en aucun temps, en donnant six mois d'avie. Donc, si les deux syndicats qui se portent acquéreurs de notre chemin de fer, veulent payer la somme de \$7,600,000 qui revient au gouvernement, ils le pourront aux termes mêmes de leur contrat. Je suppose donc que le cas se présente, qu'est-ce que le gouvernement fera de cet argent? Rachètera-t-il des bons de la province? Il ne le peut sans perdre une somme considérable, car nos bons se vendent à prime. Il lui faudra donc qu'il prête, qu'il cherche un placement. Dans ce cas, il ne pourra pas prêter à plus de quatre pour cent. en sorte qu'il n'aura pas plus d'intérêt que s'il eut vendu tout le chemin au syndicat du Pacifique, et de plus il aura perdu \$400,000 sur le prix de vente même. En outre de cela, le gouvernement aura coupé le chemin en deux tronçons, et privé la partie est des avantages—que l'on dit immenses—des communications directes avec l'ouest au moyen de la compagnie du Pacifique, et tout cela pour réaliser moins qu'avec l'autre projet de vente.

L'honorable M. **Lacoste**—*conseiller pour Mille-Isles*.—L'honorable conseiller aurait-il été en faveur de l'offre du syndicat du Pacifique?

L'honorable M. **Ross**—*conseiller pour Chaouinigan*.—Mon argumentation est celle-ci : Ce n'est pas le temps de vendre et le gouvernement en vendant, n'a pas choisi la meilleur offre qui lui a été faite. La soumission Allan-Rivard est supérieure à celle que le gouvernement a acceptée, et l'offre du syndicat du Pacifique est même meilleure que la transaction qui nous est soumise. Je me suis tenu, je crois, dans les bornes, dans les limites les plus raisonnables. Je ne crois pas avoir rien exagéré. Dans tout ce que j'ai dit, je n'ai pas même parlé de la souscription de la cité de Québec. Dans ce cas-ci, nous donnons un million pour avoir un demi-million qui porte intérêt à sept pour cent pour un demi-million qui ne portera intérêt qu'à cinq pour cent. Il y a donc un demi-million de donné gratuitement. Et il y a d'autres sous-

criptions municipales que l'on donne ainsi. J'ai donc bien raison de dire que le gouvernement a accepté la moins bonne de toutes les propositions qui lui ont été faites.

Mais on va dire qu'il fallait assurer à la province des raccords directs avec l'ouest. Comme l'a fait observer avec tant de justesse mon honorable ami le conseiller pour Repentigny, le terminus de la grande voie ferrée du Pacifique ne pouvait être fixé ailleurs qu'à Montréal. A cela le gouvernement dit que la compagnie du Pacifique aurait construit une ligne rivale pour atteindre Montréal. Je ne crois pas que cette compagnie aurait construit un chemin rival quand elle aurait pu avoir celui du gouvernement pour le prix coûtant, et l'on sait que les travaux ont été exécutés dans un temps où les gages des ouvriers étaient peu élevés, bien moins élevés qu'ils ne sont à présent, et que les matériaux coûtaient bien moins alors qu'aujourd'hui. Cette menace ne doit donc pas être prise au sérieux.

On a dit qu'on ne pouvait pas louer à Sir Hugh Allan, parce que nous n'aurions pas eu de communications avec l'ouest et que nous aurions perdu ainsi un trafic immense. Examinons pour un instant cette prétention. Voyons sincèrement ce qu'elle vaut. Une compagnie dans laquelle entrait Sir Hugh Allan, avec lui tout le poids et l'influence de la grande compagnie maritime dont il est l'âme, aurait été assez puissante pour nous donner ces communications. Que l'on y réfléchisse donc sérieusement.

Sir Hugh Allan n'aurait-il pas tout fait pour attirer la plus grande somme du trafic de l'ouest possible, lui qui possède une magnifique flotte, l'une des plus belles qui sillonnent l'Atlantique, sachant bien que ce trafic chercherait un débouché vers l'océan. Mais, honorables messieurs, le simple bon sens nous dit que ce grand armateur doublement intéressé dans la direction que pourrait prendre le commerce de l'ouest, aurait fait l'impossible pour le diriger sur la province de Québec. Par l'heureuse combinaison que nous offrait le syndicat Allan-Rivard, Montréal, Trois-Rivières et Québec auraient également bénéficié des avantages incalculables de ce commerce. Tandis qu'aujourd'hui, en vendant la partie ouest seulement au syndicat du Pacifique, on donne tout l'avantage à Montréal et on sacrifie Québec, ce pauvre Québec, dont la malheureuse destinée semble être de vivre dans l'isolement, à ne jamais progresser, pendant que ses voisins voient s'ouvrir pour elles de brillantes perspectives et qu'elles ont raison de compter sur un avenir prospère ; Québec, dont les hommes politiques sont toujours les premiers à sacrifier les intérêts. Québec et Trois-Rivières sont

sacrifiés, et le pays ne s'en porte pas mieux, malgré ce sacrifice d'intérêts considérables. Je ne suis pas l'adversaire de la grande et belle cité de Montréal, dont la prospérité fait mon admiration.

Je ne me fais pas ici le détracteur des grands intérêts de cette ville, centre d'un commerce aussi important. Non, honorables messieurs, j'admire l'esprit d'entreprise qui anime les classes dirigeantes de la métropole commerciale, non-seulement de la province de Québec mais de tout le Canada, je l'admire cet esprit d'entreprise, et j'applaudis de tout cœur lorsqu'il m'est donné de voir les beaux résultats qu'il produit, je désire ardemment la voir grandir, mais je ne puis, malgré les sentiments sympathiques qui m'animent à l'égard de Montréal, je ne puis méconnaître les droits qu'ont les autres villes à la sollicitude du gouvernement, lorsqu'il s'agit de donner une solution définitive à une question aussi importante, aussi considérable dans ses conséquences, non-seulement pour le présent mais aussi pour l'avenir, que celle qui nous occupe en ce moment.

Aujourd'hui on prétend que si nous ne vendons pas la partie ouest à la compagnie du Pacifique nous abandonnons l'espoir d'avoir des raccordements directs avec l'ouest. On n'a pas toujours chanté cet air-là. J'en trouve la preuve dans un des organes les plus autorisés du gouvernement, ou plutôt l'organe presque de l'honorable premier ministre. Au mois de février dernier, la *Minerve* de Montréal publiait un article de fond sur la question de la vente du chemin de fer. Que trouve-t-on dans cet écrit, évidemment inspiré. J'y lis ce qui suit :

“ Il n'y a pas de doute maintenant que la ligne du chemin de fer du Nord entre Montréal et Ottawa sera vendue au Pacifique. Plus nous y songeons, plus nous devons rendre hommage aux vues larges qui ont présidé à cette politique. Nous n'allons pas à dire que la vente à un syndicat local aurait eu de moindres résultats. Nous savons, au contraire, que pour l'une au moins de ces organisations, celle formée par M. L. A. Sénécal, tout avait été prévu. On se rappelle qu'il n'y a pas trois semaines, MM. Sénécal et McIntyre, représentant, l'un le chemin de fer du Nord, et l'autre le Pacifique canadien, étaient allés à New-York rencontrer les autorités du “ New-York Central ” pour conclure une alliance défensive et offensive. Le plan était fort bien conçu. Le commerce de Chicago venait par le réseau si complet et si bien organisé du “ New-York Central ” en passant par Buffalo et Rochester jusqu'à Morristown ; de là il traversait à Brockville, prenait le Pacifique jusqu'à Ottawa et ensuite le chemin de fer du Nord jusqu'à Québec.

Entre Chicago et Québec, cette ligne n'avait pas 80 milles de plus

longue que celle du Grand-Tronc, ce qui n'est rien sur un espace de 1100 milles, quand on songe que le coût du pont Victoria représente à lui tout seul plus de deux cents milles de chemin. La semaine dernière les autorités de "New-York Central" venaient à Montréal à leur tour pour confirmer ces arrangements.

D'un autre côté l'alliance que M. L. A. Sénécal avait ménagée avec le Pacifique était si complète que le Pacifique s'engageait à terminer la ligne de Toronto à Ottawa d'après la charte obtenue à Ottawa durant la dernière session, surtout par les efforts de l'honorable M. Chapleau et de M. L. A. Sénécal, contre les intrigues du Grand-Tronc ; et le Pacifique reconnaissait par un arrangement spécial les "running arrangements," (droits de parcours) que par les derniers statuts d'Ottawa, le chemin de fer Q. M. O. et O., a le droit d'exercer jusqu'au Sault Sainte-Marie.

On se rappelle également qu'au commencement de janvier Sir Charles Topper et les officiers de son chemin étaient allés rencontrer à Québec l'honorable M. Chapleau et M. L. A. Sénécal dans le but de faire une alliance entre l'Intercolonial et le chemin de fer du Nord, pour faire passer par notre ligne les vingt mille chars que Saint-Jean N.-B. et Halifax envoient aujourd'hui au Grand-Tronc. Quand la correspondance sera connue l'on verra le travail difficile et intelligent qui a été fait pour assurer cette importante communication. Nous ne rappelons tout cela que pour faire connaître l'étonnante activité d'un homme qui avait pensé à tout, renversé tous les obstacles, et qui, à force d'énergie et de travail, aurait réussi à constituer le chemin de fer du Nord le terminus réel du Pacifique d'un côté, le récipient du trafic de l'Intercolonial de l'autre, et la grande voie du commerce de l'ouest. Par ce plan Montréal obtenait tous les avantages que peut conférer le Pacifique à un point terminal, et Québec devenait non-seulement le terminus de l'Intercolonial, mais le point de ralliement entre le Pacifique et l'Atlantique pour tout le commerce qui passerait par l'Amérique Anglaise" ..

.....

Ainsi la Chambre voit que nous avons ces raccordements indispensables après lesquels nous soupirons et qu'il n'était pas nécessaire de faire de nouveaux sacrifices pour les obtenir. Ce n'est pas tout, nous étions certains d'avoir ces raccordements sans être obligé de vendre au syndicat du Pacifique. Et en voici une seconde preuve. Je donne lecture de la lettre du syndicat Allan-Rivard, en date du 21 février dernier.

"Monsieur le commissaire.—En réponse à la question que vous nous avez posée hier, concernant nos intentions sur un raccordement entre

le chemin de fer Q. M. O. & O., et les chemins de fer de l'ouest, et les moyens que nous pouvons avoir à notre disposition pour établir ce raccordement, nous désirons répéter ici, par écrit, les déclarations que nous avons faites dans l'entrevue que nous avons eue avec vous, savoir : que notre but en soumissionnant pour l'affermage du chemin de fer a été d'établir une communication directe et indépendante entre Montréal et l'ouest, en sort qu'il pourrait être vrai de dire, si nos projets se réalisaient, que la province de Québec serait dotée de deux chemins de fer du Pacifique au lieu d'un. Nous pouvons ajouter que dans le but de préparer ce résultat, l'un de nous est entré en correspondance avec les capitalistes grandement intéressés dans certains chemins de fer de l'ouest, et il a reçu l'assurance que ces messieurs viendraient nous rencontrer au Sault Ste-Marie avec une voie ferrée aussitôt que nous pourrions nous y rendre nous-mêmes.

Les intérêts que nous représentons et qui nous attachent à notre province nous ont toujours semblé être une garantie suffisante que ce raccordement serait fait sans délai. Vous admettrez que l'établissement d'arrangements satisfaisants entre le chemin de fer Q. M. O. & O., et les chemins de l'ouest, suivra infailliblement de près la signature du contrat par lequel notre compagnie acquerrait le contrôle de ce chemin, car le succès financier du chemin de fer Q. M. O. & O., absolument comme la prospérité de la cité de Montréal et de la province de Québec, dépend des conditions dans lesquelles l'immense commerce de l'ouest pourra y être transporté. Nous avons compris cela dès avant l'entrevue de lundi dernier, et si vous voulez bien consulter notre soumission vous y trouverez la déclaration formelle faite par les soumissionnaires qu'ils basent leurs espérances de succès précisément sur ce commerce de l'ouest. "

Cette lettre est signée par Sir Hugh Allan et M. S. Rivard.

J'espère avoir démontré à la Chambre que les raisons que le gouvernement a données pour diviser en deux tronçons le chemin de fer dont les propriétaires de la partie ouest seraient complètement désintéressés dans le succès futur de la partie est, j'espère, dis-je, avoir démontré que les raisons données pour vendre la voie ferrée à moitié prix ne sont pas de bonnes raisons—car je crois avoir parfaitement démontré et par la correspondance du syndicat Allan-Rivard et par l'article de l'organe du gouvernement dont j'ai donné lecture, que Montréal ne pouvait avoir aucune crainte de se voir privé du terminus du Pacifique puisque, soit en gardant le chemin, soit le vendant au syndicat Allan-Rivard, et advenant l'accomplissement des menaces de la compagnie du

Pacifique, Montréal aurait eu deux chemins de fer du Pacifique au lieu d'un.—Il est donc parfaitement clair que le gouvernement a accepté la moins bonne des soumissions qu'il a reçues.

Avant de terminer de traiter ce sujet il me reste à faire une dernière observation. Je ne désire pas entrer dans plus de développement. Je me contenterai de faire connaître à la Chambre un fait d'une certaine valeur. Le voici :

Pendant que l'on adressait des soumissions au gouvernement, le révérend Père Labelle, bien connu pour la part active qu'il prend dans tout ce qui intéresse la prospérité de la province, a été envoyé ici par Sir Hugh Allan pour voir s'il y avait moyen de prendre des arrangements pour louer ou acheter le chemin de fer. Dans une entrevue que j'ai eue alors avec lui, le révérend M. Labelle m'a dit ceci : Si le gouvernement déclare qu'il est prêt à prendre neuf millions de piastres pour son chemin, demain il les aura. Voici en substance ses propres paroles. Non-seulement M. Labelle m'a dit cela à moi, mais aussi à tous ceux qui ont voulu l'entendre. Je ne suis pas prêt à dire que le gouvernement pouvait accepter. Mais il me semble que le gouvernement ayant déjà changé les conditions de la vente, il aurait bien pu s'assurer si l'offre du révérend M. Labelle était encore sur le marché. Cependant, rien que je sache, n'a été fait dans ce sens.

On s'est demandé ailleurs ce que je penserais lorsqu'on me rappellerait que, pendant le règne du cabinet de l'honorable M. de Boucherville dont j'avais l'honneur d'être l'un des membres, ce cabinet avait demandé, par la voie des journaux, des soumissions pour l'affermage soit de tout le chemin ou d'une partie seulement. Je suis prêt à donner ma réponse. Alors il s'agissait de louer et non pas de vendre. Il y a, comme on le voit toute la différence du monde. De plus, dans ce temps, nous étions beaucoup moins expérimentés que nous le sommes maintenant en fait d'exploitation d'un chemin de fer. Alors on craignait que peut-être les capitalistes offrant les garanties nécessaires pour la sauvegarde des intérêts publics, ne seraient effrayés de la grandeur de la responsabilité qu'ils prendraient s'ils louaient tout le chemin. C'est dans cette sage pensée que le gouvernement de Boucherville donna l'avantage de prendre tout ou partie du chemin de fer. Sans doute qu'il eût été préférable de le louer en entier au même, mais s'il était impossible de le faire, le gouvernement ne pouvait être tenu à l'impossible. Dans tous les cas, il se réservait toujours le droit de voir les conditions des différentes soumissions et d'exercer son jugement quant à la décision qu'il devait prendre.

Honorables messieurs, je dis que cette politique de diviser le chemin

de fer en deux tronçons était une politique nouvelle, qui a surgi tout-à-coup et que je ne pouvais approuver. Mais on dit : M. Ross aurait consenti à vendre la partie ouest. Bel argument que celui-là. Oui, j'aurais consenti, et pourquoi ? à quelle condition ? J'y aurais consenti si le gouvernement avait déclaré que sa politique était de garder la partie est du chemin de fer. J'y aurais consenti comme un pis-aller, pour sauver un lambeau de cette belle propriété. Comme je l'ai déclaré dans ma lettre de démission à l'honorable premier ministre, la politique du gouvernement sur cette question est une politique nouvelle et préjudiciable à une partie considérable de la province. Si le gouvernement avait gardé la partie est, on aurait pu faire ici ce que le gouvernement fédéral fait pour l'Intercolonial. Là, on transporte les marchandises à bas prix, il est vrai que les recettes ne sont pas aussi considérables qu'on devrait s'y attendre, vu la quantité de marchandises qui est transportée, mais on comprend qu'il y a un bénéfice réel en faisant en sorte que le trafic se fasse sur le territoire canadien plutôt que de le voir prendre une autre direction. Si donc le gouvernement avait gardé la partie est pour l'exploiter lui-même et s'il avait travaillé à obtenir des conditions qu'il n'a pas aujourd'hui, j'aurais fait ce grand sacrifice de dépouiller la province de la partie ouest de notre belle et grande voie ferrée.

Dans la considération de cette question, il ne faut pas oublier un fait d'une très haute importance, c'est que la compagnie du Pacifique n'a pas d'intérêt dans la voie ferrée qui relie Québec à Montréal. Il est bien dit que si elle envoie du trafic sur la partie est, elle sera tenue de payer le même prix qu'elle recevra sur son chemin. Mais cette disposition est illusoire, car on sait que transporter des marchandises dans de telles conditions ne peut donner des bénéfices notables. Il est bien connu que le transport des marchandises coûte plus cher sur un chemin d'une petite longueur que sur un chemin deux, trois ou quatre fois plus long. Cette condition n'offre donc aucun avantage.

Honorables messieurs, il ne me reste plus qu'à résumer les principaux points que je me suis efforcé de développer le mieux que j'ai pu. L'attention bienveillante avec laquelle vous avez bien voulu entendre mes observations, me fait un devoir de ne pas vous fatiguer davantage, et je me résume.

Je crois avoir démontré que nous ne sommes pas obligés de vendre, et que nous pouvons emprunter avantageusement les sommes nécessaires pour compléter les travaux en souffrance. Je crois avoir démontré aussi que ce n'est pas en vendant le chemin de fer que l'on évitera la taxe ; au contraire, c'est en le gardant et en l'exploitant économiquement

que nous pourrions éviter de demander au peuple de verser au trésor des taxes additionnelles. Que ce n'est pas le temps de vendre, et qu'ayant pris cette décision de vendre, le gouvernement n'a pas choisi la meilleure offre qui lui a été faite. Enfin, j'ai prouvé que la politique de diviser le chemin en deux tronçons est une politique préjudiciable aux intérêts du pays.

Il ne me reste plus qu'à présenter une dernière observation et celle-là m'est personnelle. Chacun sait la cause qui m'a forcé de me séparer de mes collègues. Ce n'est pas par plaisir que j'ai accompli cet acte toujours si grave en soi. Ça été pour moi une séparation pénible. Aussi il me fallait de grandes raisons pour en agir ainsi. Ces motifs, on les connaît, consistaient en une divergence d'opinion avec mes collègues sur une question d'un grand intérêt public. Voilà la vraie, la seule raison qui m'a obligé de me séparer d'eux. On m'a attribué d'autres motifs ; je le sais. On a dit que c'était mon ambition de supplanter l'honorable premier ministre qui m'avait fait agir. Jamais je n'ai eu cette intention-là, et l'honorable premier ministre lui-même peut me rendre cette justice. Je puis affirmer que, dans aucune occasion, je n'ai ambitionné de prendre sa place. On m'a accusé aussi d'avoir commis une erreur de jugement. Si les calculs que j'ai présentés à la Chambre sont corrects, et je les crois tels, l'erreur n'est pas de mon côté.

Non, honorables messieurs, depuis que je suis entré dans la vie publique ma seule ambition a été de faire mon devoir envers mon pays. Qu'on n'aille pas croire que ma séparation d'avec mes collègues m'a été agréable, tant s'en faut. Ce sont de ces choses qui ne se font que lorsque le devoir le trace et l'exige impérieusement.

Je sens, honorables messieurs, que j'ai peut-être abusé de votre patience, car en prenant la parole je n'avais pas l'intention de vous entretenir aussi longtemps que je l'ai fait.

La suite de la discussion est renvoyée à demain.

La séance est levée.

CONSEIL LEGISLATIF.

Séance du jeudi, le 20 avril, 1882.

SOMMAIRE :—Dépôt de pétitions par les honorables MM. Hearn et Beaudry.— Lecture et réception de pétitions.—Dépôt par l'honorable M. Archambeault, de rapports du comité d'intérêt local.—Dépôt, par M. le Président, d'une réponse à une adresse votée le 13 avril.—Suite de la discussion sur le projet de loi relatif à la vente du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental ; l'honorable M. Starnes, Ross, de Boucherville, Lacoste, Webb, Dionne, Kémillard et Hearn.

PRÉSIDENCE DE L'HONORABLE BOUCHER DE LABRUIÈRE.

La séance est ouverte à trois heures et quinze minutes.

DÉPÔT DE PÉTITIONS.

L'honorable M. **Hearn**—*conseiller pour Stadacona*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil législatif :

1. La pétition de l'Institut littéraire de St-Patrice de Québec, demandant une dotation en argent.
2. Du collège Morrin, demandant que sa charte soit modifiée.

L'honorable M. **Beaudry**—*conseiller pour Alma*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil la pétition de "Montreal Ladies Benevolent Society and Home of Refuge," demandant de l'aide.

LECTURE ET RÉCEPTION D'UNE PÉTITION.

La pétition suivante, déposée aujourd'hui est lue et reçue :

De l'Institut littéraire de St-Patrice de Québec, demandant une dotation en argent.

DÉPÔT DE RAPPORTS DE COMITÉ.

L'honorable M. **Archambeault**—*conseiller pour Repentigny*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil le huitième rapport du comité des ordres permanents et des projets de lois d'intérêt local. (Ce rapport établit que le comité a examiné quatre pétitions).

J'ai aussi l'honneur de déposer divers rapports du même comité sur les projets de lois qui suivent :

1. Pour confirmer le privilège de cinquante ans accordé à la compa-

gnie de Paqueduc de Louiseville par le conseil municipal de la ville de Louiseville ;

2. Pour constituer " The West End Free Dispensary. "
3. Pour constituer le Septuor Haydn de Québec ;
4. Pour constituer l'orphelinat de Marieville ;
5. Pour constituer l'hospice St-Joseph de la délivrance.

Ces divers projets sont définitivement adoptés à l'exception du premier et du cinquième.

L'honorable M. **de LaBruère**—*conseiller pour Rougemont, président du Conseil législatif.*—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil la réponse à une adresse en date du 13 de ce mois, à Son Honneur le lieutenant gouverneur, demandant les renseignements suivants :

La date du contrat d'acquisition, par le gouvernement, de M. Lionais, ou autres, d'un terrain attenant à la propriété de la prison de Montréal, le montant du prix d'achat et la superficie de ce terrain.

L'honorable M. **de Boucherville**—*conseiller pour Montarville.*—Je crois que l'honorable premier ministre a dit que ce terrain ne vaut que \$7,000. Ce terrain a été acheté il y a dix ans environ.

L'honorable M. **Archambeault**—*conseiller pour Repentigny*—Non, c'est en 1869 ou 1870.

L'honorable M. **de Boucherville.**—J'étais sous l'impression que c'était en 1872. Le terrain acquis par le gouvernement ne comprend pas toute la propriété. Il a pris de la valeur depuis 12 ans et l'évaluation que l'on en fait maintenant ne me paraît pas exacte.

SUITE DE LA DISCUSSION SUR LE PROJET DE LOI RELATIF A LA VENTE DU CHEMIN DE FER QUÉBEC, MONTRÉAL, OTTAWA ET OCCIDENTAL.

L'ordre du jour appelle la suite de la discussion sur la deuxième délibération sur le projet de loi ayant pour objet de décréter et confirmer la vente de cette partie du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, s'étendant de Montréal à St-Jérôme, Aylmer et la cité d'Ottawa.

(L'honorable M. Ross répète en anglais le discours qu'il a prononcé à la dernière séance, et à six heures la séance est suspendue jusqu'à sept heures et demie.)

L'honorable M. **Starnes**—*conseiller pour Sahaberry.*—Honorables messieurs, l'entreprise de l'établissement d'une voie ferrée sur la rive nord du St-Laurent et de l'Ottawa était grande comme conception et

féconde en résultats pour le développement de la richesse dans notre province. Cette grande idée a été réalisée on sait au prix de quel sacrifice pour le trésor public. Il s'agit maintenant, non de fermer cette voie ferrée, car se serait une calamité pour les populations qui demeurent sur son parcours, non d'en priver en quoi que ce soit le peuple de cette province, non, honorables messieurs, il ne s'agit pas de ces hypothèses qui ressortent des discours des mes honorables amis, de ceux qui combattent la proposition ministérielle. Car, à les entendre, on est tenté de croire que l'une ou l'autre des suppositions que je viens de faire va devenir un fait accompli, si nous approuvons la politique du gouvernement, que c'est là une des conséquences de la vente projetée. Afin de bien s'entendre sur une question de l'importance de celle que nous traitons en ce moment, il importe grandement de définir avec une précision rigoureuse l'état de la question. Les malentendus sont toujours fort regrettables et ils le seraient encore davantage dans une circonstance comme celle-ci.

Si ce n'était la gravité du sujet sur lequel nous délibérons, je n'aurais certainement pas pris la parole, me sentant incapable de soutenir la discussion comme on a le droit de s'y attendre et comme je l'aurais désiré, tout le premier. Cependant j'y mettrai tant de bonne volonté que, je l'espère du moins, je réussirai à présenter les résultats de mes recherches et de mes méditations de manière à bien rendre ma pensée sur la question qui captive notre attention.

Je disais tout à l'heure qu'il importait grandement de bien préciser les termes de la question. En effet de quoi s'agit-il en deux mots? Le gouvernement, placé en face d'un budget qui se solde annuellement par un déficit considérable, et n'ayant à sa disposition que des sources de revenu fort limitées sous tous les rapports, et ayant de plus à exploiter une grande voie ferrée, exploitation qui présente toujours un imprévu considérable, qui laisse dans une incertitude trop forte pour ne pas nuire à l'économie du budget annuel, le gouvernement, dis-je, étant placé dans une situation aussi difficile, aussi délicate, a cherché, a étudié le meilleur moyen de mettre fin à un état de chose très préjudiciable aux intérêts publics, au crédit de la province. Et le meilleur moyen qu'il a trouvé, après mûre délibération, a été de vendre le chemin de fer, de se débarrasser d'une exploitation offrant tant de dangers pour l'équilibre budgétaire et qui, à l'heure qu'il est, ne produit qu'une recette inférieure au chiffre du revenu fixe et certain que donnera la vente de la voie. Voilà la première question que nous sommes appelés à étudier. La seconde, qui n'est que la conséquence de la première, dont je viens de définir les

termes, consiste à savoir si le gouvernement, étant admis qu'il faut vendre, a choisi le meilleur mode dans ses négociations relatives à cette vente et s'il a accepté les meilleures offres qui lui ont été faites. Avant d'entrer dans l'examen de ces questions qui résument tout le terrain de la discussion, je désire faire quelques observations incidentes au débat, et relever quelques-unes des remarques de mon honorable ami le conseiller pour Chaouinigan.

Mon honorable ami, dans son discours si bien élaboré, a cru devoir se donner on s'attribuer une large part du mérite pour le concours efficace qu'il aurait donné à la réalisation de l'entreprise de l'établissement d'un chemin de fer sur la rive Nord. En cela, je crois que l'honorable conseiller s'est montré un peu égoïste. Je suis d'opinion que son voisin, l'honorable conseiller pour Montarville, a droit à une plus grande part de mérite que lui. . . .

L'honorable M. **de Boucherville**—*conseiller pour Montarville*. Si mon honorable ami veut bien me le permettre, je vais rectifier une erreur involontaire qu'il commet en disant cela. Quand l'honorable conseiller pour Chaouinigan a parlé de ses efforts pour assurer la construction du chemin de fer, il ne voulait pas faire allusion à l'adoption de la loi relative à ce sujet par la Législature, mais bien aux travaux qu'il a faits afin d'aider la compagnie qui avait entrepris de doter la rive nord du St-Laurant d'une voie ferrée de Québec à Montréal.

L'honorable M. **Starnes**—*conseiller pour Salaberry*.—Ce que je veux dire, c'est que tous les membres qui étaient ici en 1875 ont droit au mérite qui revient d'avoir assuré l'établissement de ce chemin de fer et que l'honorable conseiller qui m'a interrompu a sa large part, parce que c'est lui, en sa qualité de premier ministre du cabinet d'alors, qui a soumis le projet de loi aux délibérations de la Législature.

En discutant cette importante question, mon intention est d'être bref. Je me propose aussi de dire un mot de la conduite de l'honorable conseiller pour Chaouinigan comme membre du cabinet. Mes remarques seront accueillies avec bienveillance je l'espère ; dans tous les cas ce sera dans le meilleur esprit que je les présenterai à la Chambre. Je n'ai pas la mission de défendre le gouvernement, il peut très bien le faire lui-même ; mais je veux expliquer le vote que je vais être appelé à émettre. La décision que nous avons à donner est la plus importante que nous ayons eu à rendre depuis l'union fédérale, et pour ma part je me propose bien d'agir au meilleur de ma connaissance, sans parti pris pour ou contre la proposition du cabinet.

J'ai dit que je voulais traiter la question sans parti pris, avec toute,

l'élévation d'idées qu'il convient d'apporter dans un débat de ce genre, et en effet j'ai pris pour guide les paroles mêmes de la harangue officielle que mon honorable ami le conseiller pour Montarville a citée au commencement de son discours. Lors de l'ouverture des travaux de la présente session, Son Honneur le lieutenant-gouverneur nous invitait dans les termes suivants à étudier cette question.

“ J'ose espérer qu'en s'occupant de cette grave matière, la Législature la considèrera comme une de ces questions nationales, intéressant toute notre province, et s'élevant au-dessus des considérations ordinaires de la politique.”

Honorables messieurs, c'est dans cet esprit que je discuterai cette question et que je donnerai les raisons qui m'engagent à l'appuyer. Je ne puis entrer dans ce débat sans présenter quelques commentaires sur la conduite de l'honorable conseiller pour Chaouinigane. J'espère qu'il me pardonnera la liberté que je prends de commenter ses actes, qui, au reste, sont maintenant du domaine public, et qu'il nous est permis de discuter sans être repréhensible.

A la veille d'élections générales, il est d'usage constitutionnel de consulter ses collègues pour s'entendre sur une politique générale, et au sujet de laquelle tous doivent tomber d'accord. Après que cet accord est établi, les conseillers de la couronne doivent communiquer leurs vues sur la politique à suivre. Ceci a, sans le moindre doute, été fait l'automne dernier. Et mon honorable ami, l'ancien président de cette Chambre, n'aurait pas consenti à la convocation du corps électoral sans qu'il y eût eu explication franche, complète et entière sur la politique que le cabinet se proposait de suivre à l'avenir, et que le peuple allait être appelé à juger. Il est hors de doute que la conduite du gouvernement était réglée d'avance et qu'il avait décidé ce qui devait former le programme de l'administration, programme qui devait être le sujet sur lequel rouleraient les discussions devant les électeurs.

Ce point réglé, j'en viens maintenant aux paroles de l'honorable conseiller pour Chaouinigane. Il nous a dit dans son grand discours que la question de savoir s'il fallait vendre ou garder le chemin de fer n'avait jamais été soumise à l'électorat. Qu'il a été forcé de se démettre parce qu'une question nouvelle, une politique nouvelle a été adoptée, ce qui l'a obligé de sortir du cabinet, de se séparer de ses collègues. Je ne crois pas faire une assertion téméraire en disant que je puis prouver qu'avant de se présenter devant les électeurs, le gouvernement fit connaître sa politique et que cette politique était dans le sens de la vente du chemin de fer. A preuve de ceci qu'il me suffise de vous prier,

honorables messieurs de consulter la presse et vous y verrez les comptes rendus des assemblées dans lesquelles cette question de la vente était l'objet de la discussion publique entre les orateurs des deux partis qui sollicitaient la confiance du corps électoral. Au début même de la campagne il y eut une grande assemblée à Ste-Thérèse, dans le collège électoral de Terrebonne, représenté alors comme aujourd'hui par le chef du cabinet. A cette occasion, l'honorable premier ministre exposa aux électeurs la politique du gouvernement sur la question du chemin de fer. Avec votre permission, honorables messieurs, je lirai un extrait du discours du premier ministre.

Voici ce que je trouve au sujet des intentions du gouvernement, et dont l'honorable conseiller pour Chaouinigan est responsable puisqu'il faisait partie du cabinet à cette époque et qu'il a, par le fait qu'il est resté dans le ministère jusqu'à tout dernièrement, accepté et adopté.

“ Messieurs, j'ai encore une question à traiter devant vous, c'est celle du chemin de fer du gouvernement.

“ Notre chemin nous coûte \$13,000,000. D'après le plan primitif, nous devons donner aux compagnies qui le construiraient \$2,000,000 en argent, et près de 3,000,000 d'acres de terre valant certainement au moins une piastre de l'acre, soit un total d'environ \$5,000,000. Nous ne les avons pas données, mais le chemin nous coûte \$13,000,000. Vous savez de quelle immense utilité ce chemin est à la province, et quels bénéfices vous en avez retirés.

“ Bien administré par le gouvernement, ce chemin peut rapporter environ \$300,000 de bénéfice par année, ce qu'il fera certainement cette année, grâce à une sévérité dans l'administration du chemin, qui nous a valu bien des reproches de la part de nos amis ; car pour cela même que le chemin appartient au gouvernement, tout le monde en voudrait profiter. Chacun se croit en droit de demander des faveurs. C'est le chemin de tout le monde, se dit-on. On part de ce principe pour s'imposer aux administrateurs, qui, très souvent, sont dans une position à ne pouvoir refuser.

“ Aujourd'hui, il se présente une occasion de vendre notre chemin. C'est une belle propriété destinée à servir de dernier chaînon entre les différentes lignes de chemins de fer qui doivent relier l'Atlantique au Pacifique, en traversant dans toute son étendue le sol du Canada. A quel prix devons-nous vendre cette propriété. Je crois que 8 millions de dollars n'est pas un prix exagéré. Nous n'aurions alors donné que les 5 millions que nous devons sacrifier en premier lieu.

.....

“ Et la conduite que nous nous proposons de suivre, nous la soumettons au peuple dans la campagne électorale qui s'ouvre, pour qu'il nous approuve, ou qu'il nous refuse sa confiance.

“ Messieurs, pour qu'il n'y ait pas de doute, pour que vous sachiez ce que nous entendons faire, je dois vous dire que nous avons des offres aujourd'hui pour notre chemin de fer, mais je vous dirai aussi que nous ne vendrons jamais à moins de \$8,000,000. En déduisant ce montant des \$13,000,000 qu'il nous a coûté, il reste une différence de \$5,000,000, montant que nous devons donner d'abord, comme je l'ai dit il y a un instant.”

On peut vérifier l'exactitude des extraits que je viens de lire en consultant l'appendice au dernier volume des *Débats* de la Législature, publiées et si bien faits par M. Alphonse Desjardins. Je ne doute pas que ce rapport est d'une rigoureuse fidélité, car M. Desjardins est d'une impartialité parfaite dans l'importante publication dont il a doté la province.

Il est évident d'après ce que je viens de lire, que l'honorable premier ministre a mis devant le peuple la politique du gouvernement, qu'il a déclaré que c'était l'avis du cabinet, et je dois supposer, croire même que l'harmonie la plus parfaite régnait entre les ministres sur ce sujet, que c'était l'avis du cabinet de vendre le chemin de fer pour huit millions de piastres. Voilà le fait que je constate, fait qui constitue par lui-même une réponse à l'assertion étonnante comme venant de la part d'un ancien ministre, membre du même gouvernement, dont je présente les déclarations, que cette politique de la vente n'a jamais été soumise au peuple. Il est vrai que l'honorable conseiller pour Chaouinigan n'assistait pas à cette assemblée où le premier ministre a fait le discours dont j'ai lu des extraits, mais ceci ne peut-être opposé à mon argument comme un raisonnement de valeur et voici pourquoi. Il n'y a pas eu seulement l'assemblée de Ste-Thérèse où il a été question de la vente du chemin, mais cette politique a été discutée dans tous les collèges électoraux de la province. En second lieu, l'honorable conseiller pour Chaouinigan n'eût-il pas su un seul mot, chose invraisemblable, de ce qu'allait dire le premier ministre à Ste-Thérèse, il est encore incroyablement que son attention n'ait pas été attirée sur ces paroles soit par la presse ou autrement dans le cours de la campagne électorale. J'ai dit que la question de la vente avait été discutée partout, et je vais le prouver en citant quelques cas, car il serait trop long de tous les énumérer.

L'honorable M. Loranger répéta à peu près mot pour mot cette partie du discours du premier ministre, ou dans tous les cas, il rendit la pensée

de son chef sur ce sujet. Une déclaration identique fut faite à Trois-Rivières le 18 novembre dernier, si je ne me trompe. L'honorable conseiller pour Chaouinigan nous a dit qu'il n'avait pas pu approuver la politique du gouvernement et que par là même il avait dû donner sa démission. Il est assez étrange que l'honorable conseiller n'ait pas répudié ces discours, ces déclarations si contradictoires avec sa politique à lui. S'il ne les approuvait pas il aurait dû au moins se retirer du cabinet. Mais ce n'est pas tout. Le 22 novembre, M. Champagne adressait la parole à une grande assemblée convoquée à Ste-Scholastique. L'honorable conseiller pour Chaouinigan était présent à cette assemblée. Chacun fit un discours, un long discours même dans lequel on énonça en termes non équivoques la politique du gouvernement ; il fut aussi question de la vente. L'honorable conseiller pour Chaouinigan qui assistait à l'assemblée, approuva tout ce qui fut dit. Je regrette que l'honorable conseiller ne soit présent, il pourrait me rectifier si je fais erreur. Dans tous les cas, je puis dire que j'ai l'assurance de M. Champagne, que tout ce que j'ai dit de l'assemblée de Ste-Scholastique est exact.

Je puis même si on l'exige lire le compte-rendu analytique de quelques unes des remarques faites à cette assemblée par l'honorable conseiller pour Chaouinigan, au reste, je puis dire que je suis autorisé à déclarer—et j'ai été à même de contrôler personnellement les renseignements qui m'ont été donnés—que dans chaque comté où il y a eu lutte, où on a discuté la politique du gouvernement, la vente a été de fait le principale sujet des discussions. La raison pour laquelle j'insiste tant sur ce fait, c'est que l'on veut faire croire que si le pays avait été consulté, une grande majorité du corps électoral aurait voté autrement qu'elle ne l'a fait. Nous connaissons maintenant l'opinion du peuple telle que exprimée par ses mandataires de l'autre Chambre. Nous devons accepter cette expression d'opinion comme suffisante, car elle l'est en effet. Il ressort aussi je crois de mes observations que ce n'est pas au mois de février seulement qu'il aurait dû se démettre mais bien avant cette époque, si la vente est la seule cause de sa retraite du ministère, et nous devons le croire puisqu'il nous l'a dit. Il reste donc à conclure qu'il a attendu bien tard pour se décider à prendre une position. Il était aussi de son devoir de ne pas donner son appui à un gouvernement dont il ne partageait pas les vues sur une question de cette importance. Il n'aurait pas dû tenir la conduite que je me permets de trouver reprehensible pour une autre raison que je vais indiquer.

Si le résultat des élections a été si défavorable au parti libéral, c'est

dû en partie à mon honorable ami. Si le district de Trois-Rivières tout entier est acquis au gouvernement, c'est dû aux discours éloquentes de l'honorable conseiller pour Chaouinigan. Comme libéral, je ne puis approuver une conduite aussi désastreuse pour les candidats qui appartenaient à mon parti (rires). Je comprends le motif qui vous fait rire, mais la raison que je donne n'en a pas moins de force. Pour moi, et pour ceux qui se sont tenus au courant de ce qui a eu lieu dans la campagne électorale, il reste acquis que les élections ont été faites entièrement sur cette question de la vente du chemin de fer. De fait, il n'y a pas eu, à très-peu d'exceptions, d'autres questions de discutées. Le résultat a été désastreux pour les libéraux, et comment l'honorable conseiller pour Chaouinigan peut-il dire que ce que j'affirme n'est pas le cas. Eh ! ne se rappelle-t-on donc pas que c'était le cri électoral d'un bout à l'autre de la province. Je prétends qu'en face de ce qui s'est passé, la majorité dans l'Assemblée législative rend exactement la pensée, le désir du pays en votant cette proposition ; elle ne fait que confirmer d'une manière constitutionnelle ce que le peuple a approuvé en nommant ses mandataires.

Il y a un autre sujet sur lequel les orateurs adversaires du gouvernement ont beaucoup insisté. Je l'ai dit et je le repète, ma mission consiste simplement à accomplir mon devoir et c'est ce que j'ai l'intention de faire.

Le gouvernement a été accusé de ne pas avoir annoncé dans les journaux qu'il désirait vendre la voie ferrée, de ne pas avoir demandé de soumissions. On l'accuse aussi d'avoir manqué à sa promesse : que rien ne serait fait avant d'avoir consulté la Législature. Quant à la première accusation, je crois qu'elle n'est pas sérieuse et qu'on l'a formulée simplement pour que la liste des griefs que l'on avait contre le cabinet eût une apparence plus respectable sous le rapport de la longueur. On sait que tous les capitalistes qui voulaient acheter le chemin ont eu pleinement le temps de faire parvenir leur offre au gouvernement et qu'ils étaient très bien renseignés sur la politique du gouvernement, puisqu'elle était devant le pays depuis le mois de novembre dernier, discutée dans tous les journaux de la province et portée en un mot à la connaissance de tout le monde. La preuve que c'était parfaitement connu, c'est qu'il y a eu un bon nombre de soumissions de faites. Pourquoi avoir annoncé cela comme on le fait pour la vente à l'encan de quelques meubles de ménage ? C'était absolument inutile. Je n'insisterai pas sur ce point, car un moment de réflexion détruit la base de ce reproche que l'on adresse au cabinet. J'en viens à la deuxième accusation, qui revêt une apparence plus grave, mais qui, au fond, ne l'est pas davantage.

Les gouvernements doivent prendre l'initiative lorsqu'il s'agit des intérêts de l'Etat. Un gouvernement ne peut demander aux Chambres ce qu'il y a de mieux à faire. Lui qui est à la source de tous les renseignements, qui connaît plus spécialement les besoins généraux du pays, c'est lui qui doit agir, délibérer d'abord, et ensuite venir demander aux Chambres d'approuver ou de confirmer ces décisions. C'est ce qui a été toujours fait en Angleterre comme au Canada. Dans notre province la même pratique n'a pas cessé d'être suivie. Pour ne citer qu'un précédent, je rappellerai ce qui s'est passé il y a quelques années. En 1875, l'honorable conseiller pour Montarville, alors chef du gouvernement, donna les contrats pour la construction du chemin de fer sans l'autorisation des Chambres. Après avoir ainsi pris une décision définitive, il se présenta devant la Législature et lui demanda de confirmer ce qu'il avait fait. Mon honorable ami le conseiller pour Montarville ne consulta pas les Chambres d'abord ; mais il prit l'initiative ; il étudia la question, délibéra avec ses collègues, et les délibérations faites avec avec calme et sagesse, je veux le croire, il décida que le gouvernement ferait telle et telle chose. Cette deuxième accusation n'est donc pas plus fondée que l'autre.

L'honorable conseiller pour Chaouinigan a parlé de bien des sujets et il nous a exprimé la conviction qu'il avait donnée dans tous les cas des preuves satisfaisantes. Je suis bien chagrin de le tirer de cette illusion quant à moi au moins, et d'avoir à lui dire que ces preuves ne m'ont pas paru satisfaisantes du tout, que si elles l'ont été, elles ne l'ont été que pour lui-même. Ceci me rappelle l'anecdote d'un avocat qui se vantait du nombre des allégations qu'il avait produites devant un tribunal. Quelqu'un lui demanda s'il avait réussi. Je crois bien, elles ont toutes été renvoyées. Il en sera de même lorsqu'on examinera les données statistiques que l'honorable conseiller pour Chaouinigan a produites devant la Chambre ; on verra qu'il a commis des erreurs considérables.

Mon honorable ami pense que le seul moyen d'être prospère, c'est d'emprunter. Il a hautement parlé de notre crédit et il semble croire que nous pouvons toujours emprunter. La dette est assez grande, assez considérable pour nos moyens. Oh ! je sais bien qu'il est facile d'emprunter, plus particulièrement pour la province qui jouit d'un magnifique crédit, mais il ne s'agit pas seulement d'emprunter, il faut aussi songer au jour de l'échéance, il ne faut pas oublier qu'il n'est pas facile de rembourser. L'ensemble du discours de mon honorable ami indique d'une manière claire et évidente qu'il croit que le bon moyen d'admi-

nistrer les finances de la province, c'est de s'endetter sans s'inquiéter des ressources que nous avons pour payer nos dettes.

J'ai ici devant moi les comptes publics de la province pour le dernier exercice et je vois que l'intérêt et l'amortissement seuls que nous avons à payer s'élèvent à la somme de \$983,000. A moins que nous diminuions notre dette et par là même que nous réduisions l'intérêt annuel, il y aura un écart considérable entre nos recettes et nos dépenses ordinaires. Le déficit augmente tous les ans, à l'heure qu'il est il est grandement temps de mettre fin à ce système. Le gouvernement veut accomplir le travail difficile d'équilibrer notre budget, aidons-le du mieux que nous pourrons. Il peut ce qu'il veut en réduisant les dépenses, mais cela ne suffit pas. Il nous déclare qu'il faut aussi vendre la voie ferrée pour arriver au but auquel il tend, joignons-nous à lui, acceptons son avis et débarrassons la province du poids d'une exploitation trop périlleuse pour être faite par l'Etat, trop périlleuse pour l'état sain et normal du budget en recettes.

En discutant la vente de la partie ouest du chemin de fer, la première question que nous devons nous poser est celle-ci : Obtenons-nous la valeur marchande de cette voie ferrée ? Il ne peut être mis en doute que le prix qui est offert est avantageux ; plus considérable même que nous pouvions l'espérer.

Il est parfaitement connu que la compagnie du Pacifique ne désirait pas acheter notre chemin de fer, qu'il pouvait construire une autre voie pour moins que le prix demandé pour la nôtre. En vendant quatre millions moins \$400,000, nous avons plus de revenu que si nous gardions le chemin de fer. Mais, honorables messieurs, en étudiant cette transaction, il ne faut pas oublier les avantages indirects il est vrai, qui n'en sont pas moins très considérables, qu'elle assure à la province. Jusqu'ici les orateurs qui m'ont précédé n'ont pas suffisamment traité la question au point de vue auquel je fais allusion en ce moment. En effet, il n'y a pas seulement le prix de vente en lui-même qui doit solliciter notre attention, nous avons aussi à voir quelle somme d'avantages il en résultera pour la province. Cette vente, selon moi, donne à Montréal et à Québec une communication sûre, non interrompue avec l'ouest. Ainsi, si on consulte l'article quatre du contrat on voit que non-seulement ces raccordements avec l'ouest sont assurés, mais que Québec a, de plus, l'assurance d'une communication directe avec la voie ferrée du Grand-Tronc, au moyen d'un embranchement de Mile-End à la station Dorval. Voici les termes mêmes de l'article 4 dont je viens de donner une analyse :

“ Et il est de plus stipulé, entre les parties aux présentes, qu'un

embranchement du dit chemin de fer sera construit depuis un point sur sa ligne principale au nord de la station de *Mile End*, à un point de jonction avec le chemin de fer du Grand Tronc entre la station de Dorval et Montréal ; les points de jonction devant être choisis par la compagnie. A même le prix d'achat une somme de \$100,000 sera dépensée sous la direction et la surveillance de la compagnie pour la construction de cet embranchement, et en considération de la dite somme, la compagnie s'engage par les présentes à faire et compléter la construction de cet embranchement de la même qualité que le reste du chemin de fer susdit, et ce dans le délai d'une année à compter des présentes."

La transaction que nous discutons donne à Montréal et à Québec des raccordements avec les deux principales lignes de l'ouest, avec les deux principales voies qui sillonnent ces riches contrées de l'ouest. On nous dit que si le chemin avait été vendu au syndicat Allan, nous aurions eu pareillement ces raccordements avec l'ouest. Quand cela serait-il arrivé? Personne ne connaît mieux Sir Hugh Allan que moi, et je n'hésite pas à dire que je crois fermement qu'il aurait été incapable de nous les donner avant 5 ans, ou peut-être dix ans. Tandis qu'avec la compagnie du Pacifique nous avons ces raccordements avec l'ouest non pas dans cinq ans, mais immédiatement, sans que nous ayions à nous en préoccuper à l'avenir.

L'honorable conseiller pour Chaouinigan, lorsqu'il a présenté ses calculs à la Chambre, a fait une déclaration extraordinaire, et que je croirai bon de relever en temps et lieu.

Mon honorable ami a dit que, par les comptes, il appert que les recettes du chemin de fer s'élèveront pour l'exercice 1882, à un million cent mille piastres et qu'en mettant les dépenses à 60 pour cent cela laisserait un bénéfice net pour l'exploitation de \$440,000. Réellement, je ne puis comprendre comment l'honorable conseiller pour Chaouinigan a pu arriver à ce résultat. Après avoir examiné avec attention son procédé et avoir écouté son discours, je ne crains pas de dire que ses données sont pour le moins inexactes. Il nous a dit qu'en prenant pour base les recettes depuis deux ou trois ans, il était facile de prévoir que la recette brute s'élèverait au chiffre de un million cent mille piastres pour l'exercice en cours.

(La séance est de fait suspendue pendant quelques instants par suite d'une indisposition subite de l'honorable M. Couture, qui est transporté dans une des chambres avoisinant la salle des délibérations.)

Lorsque notre honorable collègue a été pris d'une indisposition qui,

je l'espère, n'aura aucune suite fâcheuse pour sa santé, je faisais allusion aux calculs de l'honorable conseiller pour Chaouinigan, relativement au revenu probable pour 1882. Mon honorable ami nous a dit que la recette brute serait de \$1,100,000 ; que l'exploitation ne devait coûter que 60%, ce qui laisserait un profit net de 40%, soit \$440,000. Comment l'honorable conseiller est-il arrivé à ce résultat, c'est ce que je ne puis comprendre. S'il avait étudié l'état des paiements et des recettes de la province, il aurait vu que le revenu s'est élevé à \$691,312.09, et que les dépenses ont atteint le chiffre de \$523,887.96. Et qu'on veuille bien remarquer que ces données ne s'appliquent qu'à huit mois de l'année en cours. Si vous ajoutez ce qui représente une juste proportion pour les autres quatre mois, vous trouverez un total pour la recette de \$1,037,268 et pour les dépenses de \$790,000, laissant un bénéfice net de \$250,000 environ, car les chiffres de la recette et de la dépense ne sont qu'approximatifs. De \$250,000 à \$440,000, chiffre que nous a donné l'honorable conseiller pour Chaouinigan, il y a une différence de près de la moitié.

L'honorable M. **Ross**—*conseiller pour Chaouinigan*.—Quand j'ai parlé d'un profit net de \$440,000, je n'ai pas dit que c'était pour cette année. J'ai dit que si le gouvernement prenait la ferme détermination de faire réellement de l'économie, dans ce cas, le bénéfice net de l'exploitation s'élèverait à \$440,000. Quant au chiffre du revenu brut, l'erreur n'est pas considérable, puisque d'après les dires mêmes de l'honorable conseiller elle ne serait que d'une soixantaine de mille piastres.

Dans les mois qui restent pour compléter l'exercice en cours, le revenu va augmenter beaucoup. L'honorable conseiller pour Repentigny et moi, nous avons demandé au gouvernement et nous n'avons pu l'obtenir, un état donnant l'évaluation du revenu probable pour toute l'année. En l'absence de cette donnée officielle, j'ai été obligé de prendre des renseignements, et l'on m'a dit que la recette totale pour l'année serait de \$1,100,000. Je regrette que l'honorable conseiller pour Salaberry ait jugé à propos de fausser la portée de mes remarques, de me faire dire ce que je n'ai pas même eu l'intention de dire.

L'honorable M. **Starnes**—*conseiller pour Salaberry*.—Oh ! je demande bien pardon à mon honorable ami, jamais je n'ai eu l'intention de fausser ses pensées. Je désire agir avec la plus grande impartialité et je serais chagrin de m'éloigner de la ligne de conduite que je me suis tracée.

Une voix.—Vous vous êtes déjà beaucoup éloigné de cette ligne de conduite.

L'honorable M. **Starnes**.—Quand les orateurs qui ont attaqué la transaction sur laquelle nous délibérons ont présenté leurs observations à la Chambre, personne parmi ceux qui ne partagent pas leur conviction, ne les a interrompus, j'espère qu'on en agira ainsi à mon égard. Les difficultés que j'éprouve sont déjà assez considérables sans que j'aie à rencontrer des interruptions qui ne feraient qu'accroître ces difficultés. Si je parle, c'est simplement parce que je ne pouvais voter sans motiver mon vote.

Je reviens aux calculs de l'honorable conseiller pour Chaouinigan. Admettant que la recette brute s'élèvera à \$1,100,000, il ne s'en suit pas que le raisonnement de l'honorable conseiller soit bon. Il nous a dit qu'en pratiquant l'économie, les dépenses ou les frais d'exploitation pourraient être réduits à 60 p. c. L'honorable conseiller a été bien malheureux en parlant de ce que le gouvernement doit ou devrait faire, lui, qui a été membre de ce gouvernement depuis 1879, jusqu'à une date très récente. Pourquoi ne l'a-t-il pas fait, pourquoi n'a-t-il pas pratiqué cette économie quand il était ministre, il a même été commissaire des chemins de fer. Il est bien temps maintenant de dire que les dépenses peuvent être réduites à 60 p. c. Aussi, qu'on me permette de le dire franchement, ceci ne m'inspire guère de confiance dans la valeur des calculs que mon honorable ami a présentés à la Chambre, calculs évidemment basés sur une appréciation fautive des éléments de la question.

L'honorable conseiller prétend que les recettes brutes s'élèveront au chiffre de un million cent mille piastres. Admettons-le, ce chiffre.

Comment peut-on nous affirmer que les dépenses, que les frais d'exploitation peuvent être abaissés à 60 pour cent quand ces frais sont à 70 pour cent aujourd'hui. Pendant que je suis sur ce sujet, il est mieux, je crois, d'en finir en démontrant que la prétention de mon honorable ami est impossible. Je déclare, et avec l'appui des meilleures autorités, qu'il est impossible d'abaisser la proportion des frais d'exploitation sur les recettes totales à 60 pour cent.

L'honorable M. **Ross**—*conseiller pour Chaouinigan*.—En réponse à l'honorable conseiller, s'il veut bien me le permettre je lui dirai qu'hier même, un homme qui s'y entend très bien dans ces questions, un *railway man* pour me servir de l'expression anglaise, M. Chaffee, m'a dit, en présence de l'honorable M. Wood, que le South Eastern était exploité pour 61 pour cent.

L'honorable M. **Starnes**—*conseiller pour Salaberry*.—Je défie qui que ce soit de nommer un chemin de fer dont les frais d'exploitation ne dépassent pas 60 pour cent des recettes. Et ! que voit-on aux Etats-Unis, le pays par excellence des voies ferrées et dont le climat se rapproche le plus du nôtre ? est-ce que l'exploitation atteint cette merveille d'économie dont nous parle l'honorable conseiller ? Point du tout. Que l'on consulte la statistique et l'on verra ce qui en est ? Au lieu de s'en rapporter aux chiffres officiels, aux données produites par les compagnies exploitantes de voies ferrées, mon honorable ami a cru mieux faire en se renseignant auprès d'un " railway man, " comme il l'appelle, j'ai parfois une grande confiance dans les dires d'un homme pratique, mais je préfère toujours le langage si positif des chiffres. J'ai parlé de statistique, je vais vous donner quelques uns des renseignements que j'ai recueillis en consultant les tableaux officiels relatifs à l'exploitation des chemins de fer.

Le Vermont Central est exploité pour 71 $\frac{3}{4}$ pour cent. Ceci remonte à 1881. Le Grand-Tronc 68 $\frac{1}{4}$ pour cent. L'automne dernier, les frais se sont élevés à 73 pour cent. Cependant, il est bien connu qu'il n'y a pas un chemin mieux administré que le Grand-Tronc. Le Canada Southern 71 pour cent. En 1879, ils étaient de 80 pour cent. Je présente ces chiffres afin de prouver que l'honorable conseiller pour Chaouinigan, en parlant de 60 pour cent ne pouvait appuyer cette assertion sur une base certaine, et que partant de cette base erronée, il ne pouvait avec raison condamner la vente comme mauvaise. Les chemins de fer sont la source d'accidents assez fréquents, ces accidents augmentent d'une manière notable les dépenses ordinaires de l'exploitation. C'est là encore une nouvelle considération dont mon honorable ami n'a pas fait de cas. Pour employer l'expression favorite du conseiller pour Chaouinigan, je crois avoir prouvé que tous les calculs qu'il a présentés à la Chambre sont erronés.

J'en viens maintenant aux calculs élaborés relatifs aux offres des différents syndicats, et si on veut bien me suivre, on verra que la vente est aussi bonne que l'on pouvait faire dans les circonstances. En premier lieu, nous avons l'offre de M. Hall \$8,500,000 moins \$440,200, ce qui laisse \$8,059,800. Vient ensuite celle de M. Riddley ; \$7,786,666.66, moins \$440,200, laissant \$7,346,466.66. Puis celle de Allan-Riddley, \$8,000,000 moins \$520,200 donnant comme produit net \$7,479,800. De ces soumissions, je n'en dirai que peu de chose, car dans le cours de la discussion, on n'en a que bien peu parlé. Vient ensuite l'offre du syndicat Allan-Rivard. On a beaucoup insisté sur la pré-

tendue faite que le gouvernement aurait commise en refusant cette offre. L'honorable conseiller pour Chaouinigane s'est lancé dans des calculs à perte de vue pour prouver que cette soumission était la plus avantageuse. Il nous a dit que nous aurions reçu en 20 ans, je ne me rappelle plus combien de millions. Il nous a aussi affirmé que dans 10 ans le chemin vaudrait des millions de plus qu'aujourd'hui ; que Sir Hugh Allan offrait d'acheter au prix de neuf millions au bout de 10 ans.

L'honorable M. **de Boucherville**—*conseiller pour Montarville*.
—Pour 9 millions et demi.

L'honorable M. **Starnes**—*conseiller pour Salaberry*—Oh ! l'inter-
ruption de mon honorable ami est le résultat d'une sollicitude tout
spéciale pour la soumission Allan-Rivard. Nous connaissons toute
l'intérêt qu'il porte à ce syndicat, et la Chambre ne peut pas être étonnée
de la conduite de l'honorable conseiller. Quant à ce qui regarde la
soumission Allan, j'avoue franchement que je ne crois pas qu'on était
sincère lorsque l'on a fait cette offre. Il y avait des conditions que l'on
ne pouvait accepter. Au reste on me dit que ces soumissions au bas
desquelles on voit figurer le nom de Sir Hugh Allan sont sérieuses. Je
voudrais bien savoir laquelle est la plus sérieuse, car, en fin de compte,
ce nom prisé si haut par les adversaires du cabinet, je le vois à la suite
de 2 ou 3 soumissions.

Dans l'offre du syndicat Allan-Rivard, je vois que l'on déclare s'obli-
ger d'ouvrir une voie de communication avec l'ouest via le Sault Ste-
Marie. Jamais, je n'hésite pas à le dire car j'en suis fermement con-
vaincu, jamais ce syndicat n'aurait atteint le point d'intersection, le Sault
Ste-Marie. Le moins dans tous les cas que l'on puisse penser, c'est que
cette promesse du syndicat se serait réalisée peut être dans 5 ans, peut
être dans 10 ans, peut être aussi jamais. Il n'y a rien de surprenant
que l'on ait peu de confiance dans la soumission de Sir Hugh Allan,
lui qui retire ses offres quand cela lui plaît. Qu'avons-nous vu à pro-
pos de ce même syndicat ? N'avons-nous pas une dépêche dans laquelle
il est dit que les noms de deux capitalistes influents avaient été mêlés à
cette affaire sans leur autorisation, je veux parler de MM. Gault et
Ewing. Comment ces noms ont-ils été transmis au gouvernement ?
Est-ce une erreur, ou est-ce le résultat d'un désir de tromper le gouver-
nement ? Je n'en sais rien, je ne puis comprendre cette étrange con-
duite de la part d'hommes qui n'agissent pas de la sorte, j'en suis certain,
dans les autres transactions d'affaires.

L'honorable conseiller pour Chaouinigane a parlé de l'offre de la
compagnie du Pacifique de 8 millions \$750,000 à 4 p. c. payable en 50

ans. Il faut tout dire, de ce montant la compagnie retenait \$750,000, ce qui laissait 8 millions à 4 p. c., donnant un revenu annuel sous forme d'intérêt de \$320,000. Si on consulte les données que nous avons sur la question, on verra que nous allons avoir l'intérêt sur un capital de \$7,600,000 à 5 p. c. soit \$380,000 par année. Cette simple comparaison suffit pour convaincre que l'offre de la compagnie du Pacifique ne pouvait être prise en considération. Mais on objecte et l'on dit que les syndicats avec lesquels le gouvernement a traité ont le droit de payer, après avis, le prix d'achat. Soit, mais si les syndicats se prévalent de ce droit, et s'ils paient intégralement, nous pourrions toujours retirer 5 p. c. de ce capital, car nous le placerons au gouvernement fédéral qui nous paiera 5 p. c.

On a parlé du Révérend Père Labelle et d'une conversation privée.

L'honorable M. **Ross**—*conseiller pour Chaouinigan*—Je n'ai pas dit privée. . . .

L'honorable M. **Starnes**.—Il est connu que le Révd. Père Labelle n'a pas fait d'offre. Mais supposons qu'il soit vrai qu'une offre aurait été faite, n'est-il pas vrai que l'honorable conseiller en qualité de ministre devait dire qu'une proposition de ce genre avait été faite ?

L'honorable M. **Ross**.—Je n'ai pas dit que le Révd. P. Labelle avait fait une offre. Et en passant, je demanderai que l'on soit assez bon pour ne pas changer le sens de mes paroles. J'ai dit que le Révd. Père Labelle m'avait informé que si le gouvernement se déclarait prêt à accepter 9 millions, Sir Hugh Allan les donnerait le lendemain. Cela fut dit dans le cours d'une conversation que nous avons eue sur la question de la vente du chemin de fer. Les journaux ne m'ont pas plus compris que l'honorable conseiller que j'ai interrompu et auquel je demande pardon. Cette explication était nécessaire afin de faire disparaître un malentendu regrettable. Lorsque le Révd. Père Labelle est venu me voir, je le croyais envoyé par Sir Hugh Allan. C'est dans le cours de notre entrevue qu'il m'a dit qu'Allan donnerait 9 millions.

L'honorable M. **Lacoste**—*conseiller pour Mille-Isles*.—L'honorable conseiller pour Chaouinigan a-t-il fait part de cette offre au gouvernement ?

L'hon. M. **Ross**.—Non, et pour deux raisons très-valables. D'abord, parce que l'offre n'était pas faite officiellement, et en second lieu parce que je supposais comme j'ai encore lieu de le supposer, le Révd. Père Labelle en avait parlé à mes collègues du cabinet.

L'honorable M. **Starnes**.—Pour répondre à l'une des observations de mon honorable ami, je lui dirai que je n'ai nullement l'intention, encore moins le désir de changer le sens ou la portée de ses paroles. Je ne suis pas le seul qui ait compris, comme je l'ai fait, cette partie du discours de l'honorable conseiller puisqu'il s'est plaint aussi de la presse. Dans la pensée de mon honorable ami, le révd. Père Labelle n'aurait agi dans cette circonstance qu'à titre officieux. Si l'offre qu'il faisait était sérieuse, comme semble le croire l'honorable conseiller pour Chaouinigane, il est assez naturel de penser que ce dernier aurait dû en parler à ses collègues. Si d'un autre côté, elle n'était pas assez sérieuse en elle-même pour engager mon honorable ami d'en communiquer la substance au gouvernement, elle ne vaut rien alors et il ne devrait pas s'en servir aujourd'hui pour combattre la politique ministérielle. Au reste, je crois que cette offre n'était faite officieusement que dans le but d'embarrasser, d'entraver des négociations avec d'autres et que celui au nom duquel semblait parler le révd. Père Labelle n'avait pas la pensée de mettre cette offre à exécution. Tout ceci me rappelle la comédie qui s'est jouée à Ottawa à propos du contrat pour la construction du chemin de fer du Pacifique. On a encore présent à la mémoire l'offre du deuxième syndicat, deuxième syndicat qui s'est évanoui comme une ombre dès que son utilité politique eût cessé. Il en est de même pour le syndicat Allan-Rivard.

L'honorable conseiller pour Chaouinigane a parlé du coût du chemin et il l'a porté à la somme de 16 millions, mais il a pris bien garde de prendre la responsabilité de ce chiffre. Il a eu le soin de nous dire que c'était le montant donné par l'honorable conseiller pour Repentigny. Ici encore je constate une autre exagération. Le coût réel, d'après les documents officiels n'est que de 13 millions environ. Voilà une autre erreur de 3 millions ; ça vaut bien la peine de la relever. L'honorable conseiller pour Repentigny a commencé par dire que le chemin a coûté 20 millions, ensuite il est descendu à 16 millions. En comparant le premier de ces chiffres avec celui du coût réel, on constate une différence de 7 millions. Voilà encore une autre erreur qu'il importe de signaler à la Chambre. Ce qui m'étonne le plus dans toute cette longue discussion, c'est de voir le peu de cas que l'on fait des données officielles qui sont devant nous, qu'il est si facile de consulter avant de se former une opinion toute d'une pièce.

L'honorable conseiller pour Chaouinigane a été plus fécond que d'habitude, aussi a-t-il touché bien des sujets, ce qui nous force d'être un peu long, si on veut le suivre dans son argumentation. Il a parlé

de dépenses et d'économie, et il nous a affirmé que l'exploitation pourrait se faire moyennant 60 p. c. de la totalité des recettes. Quant à cette dernière affirmation, je crois en avoir montré l'inanité. On parle beaucoup des revenus du chemin. A-t-on bien étudié les chiffres que nous avons sur ce sujet ? Sait-on que pour l'exercice 1878-79, le bénéfice net n'a été que de \$132,101 ; qu'en 1779-80 il a eu un déficit de \$27,000 et que pour le dernier exercice, le résultat sera un peu plus favorable, mais encore bien éloigné des grandioses prévisions des adversaires de la proposition ministérielle. On parle d'économie. Ce mot me fait un singulier effet dans la bouche de l'honorable conseiller pour Chaouinigan ; ne se rappelle-t-il donc plus qu'il a été jusqu'à tout dernièrement l'un des membres les plus importants du cabinet ; qu'il a joué pendant tout le temps qui s'est écoulé depuis 1879, date de la formation du cabinet Chapleau, d'une influence considérable, ayant pour lui l'appui et la confiance d'une grande majorité de la Chambre haute, et en particulier du district qu'il est sensé représenter dans le gouvernement ; ayant tous ces moyens d'action à sa disposition, pourquoi n'en a-t-il pas fait usage pour opérer cette économie qu'il prêche aujourd'hui, Mon honorable ami nous dit que si le gouvernement faisait de l'économie, le chemin donnerait de grands profits, et en même temps il recommande d'emprunter pour terminer les travaux qu'il y a à faire. Il y a dans cet énoncé une contradiction évidente, ou je n'y entends goûte,

Il a qualifié la vente de mauvaise transaction, je ne m'explique pas comment l'honorable conseiller pour Chaouinigan est arrivé à cette conclusion. J'ai été quelque peu mêlé aux négociations qui ont eu lieu à propos de la vente de la partie ouest à la compagnie du Pacifique, et je puis parler de ces négociations en connaissance de cause. Je puis le dire maintenant, j'ai engagé cette compagnie à faire le marché que nous devons ratifier par le vote que la Chambre va émettre.

Veut-on savoir, honorables messieurs, ce que les organes autorisés de la compagnie répondaient à ceux qui leur parlaient de cet achat. Ils nous disaient : qu'avons-nous besoin d'acheter, nous pouvons bâtir une ligne d'Ottawa à Montréal pour deux millions et demi. J'avoue que je ne suis pas peu surpris de voir la compagnie du Pacifique consentir à acheter notre chemin au prix de quatre millions. Il est vrai qu'avec la ligne qu'aurait établie la compagnie il lui aurait fallu atteindre le havre à Montréal, mais cela aurait coûté moins qu'un demi-million, quant à ce qui regarde le droit de passage dans la ville de Montréal. En mettant la dépense totale à un million, et je crois mettre le chiffre plus élevé qu'il ne l'aurait été. on arrive à une dépense d'un peu plus de 3

millions et demi. En regard de ces calculs, qui ne sont nullement fantaisistes, j'ai bien raison de féliciter le pays sur l'heureuse transaction qui nous fait vendre cette partie du chemin pour la somme de quatre millions, lorsque nous aurions eu mille fois raisons de craindre une ligne rivale de la nôtre, ce qui en aurait fait déprécier la valeur. Outre cet avantage, nous avons aussi celui d'avoir assuré à Montréal le terminus du réseau des voies ferrées reliant l'ouest avec les vieilles provinces. Les adversaires de la politique du gouvernement nous disent que si le cabinet eût accepté les offres du syndicat Allan-Rivard, et que la compagnie du Pacifique eût persité dans ce qu'ils appellent sa menace, dans ce cas, nous aurions eu deux lignes pour l'ouest venant aboutir à Montréal. C'est une erreur. Montréal n'aurait pas eu de ligne allant à l'ouest du tout, parceque le syndicat n'aurait pas été en état de construire cette voie dont il est question dans la correspondance.

La vente est aussi avantageuse au point de vue budgétaire. En vendant nous améliorons notre situation financière. Tous les ans nous avons un budget qui se solde par un déficit considérable, ceci va s'arrêter grâce à la transaction sur laquelle nous délibérons. On nous parle d'emprunter. Nous avons déjà que trop emprunté et nous devons nous efforcer de vivre sur nos revenus. Avec le système que nous suivons notre crédit s'épuise et nous devons nous attendre de le voir considérablement endommagé dans un avenir très rapproché.

On me permettra de revenir sur un sujet que j'ai traité. Mais comme je viens de mettre la main sur l'écrit qui contient les renseignements que je veux présenter à la Chambre, je ne puis résister au désir de vous en faire part, honorables messieurs. Je vois dans le dernier rapport de la compagnie du Grand-Tronc que la dépense s'est élevée à 71 p. c. pour la dernière période de l'exploitation de cette voie ferrée. La moyenne est de 68 p. c. Et cependant le Grand-Tronc possède un personnel d'administrateurs des plus habiles, et je ne crains pas de dire que c'est le chemin le mieux administré qu'il y ait au Canada.

En vendant nous arrêtons ou plutôt nous fermons le compte de construction, et, si nous en jugeons par ce que nous en connaissons, ce n'est pas un mince avantage que celui-là. L'honorable conseiller pour Chaouinigané sait quelle somme immense a été dépensée depuis deux ans ; soit au-delà de trois millions. Il faut de toute nécessité mettre un terme à cette dépense ou si non, nous courons à une ruine certaine.

Maintenant je veux parler d'un sujet qui m'est quelque peu personnel, Je le traiterai avec la plus grande concision à cause de ce caractère tout spécial qu'il revêt. L'été dernier, on a parlé de coalition. L'honorable

M. Joly a qualifié cette pensée d'immorale. Je dois expliquer en deux mots quelle était la pensée de ceux qui se sont exprimés en faveur de ce rapprochement des partis politiques qui divisent notre population. Nous désirions une coalition, non pour jouir du pouvoir, pour prendre part au gouvernement de la province, mais bien pour opérer des économies assez considérables pour rétablir l'ordre et l'équilibre dans nos finances. Quant à moi, je le déclare sans hésitation, je veux une coalition pour avoir un gouvernement fort qui serait en position d'économiser et de réformer ce qu'il y a de vicieux dans notre organisation provinciale. La coalition n'est pas un mot nouveau dans notre histoire parlementaire. Et pour le prouver qu'il me suffise de rappeler ce qui a été fait en 1864, lorsqu'il s'est agi de mettre à exécution le projet de confédération des provinces. Il s'agissait d'une grande question dont le règlement était urgent. Il fallait l'union des forces vives des partis. Elle s'est opérée cette union aux acclamations de tout le peuple du Canada, et les événements ont prouvé depuis avec quelle sagesse les chefs avaient agi dans cette circonstance. Pourquoi ne serait-il pas sage d'en agir ainsi à l'heure présente. Un fait qui n'a pu échapper à l'observateur de ce qui se passe dans notre monde politique, c'est le singulier rapprochement qui s'est opéré entre certains éléments des deux partis politiques. Ceux-là même qui se montrent les plus hostiles à cette politique de coalition sont en train de faire une coalition mille fois plus condamnable que celle que je voudrais voir s'accomplir, puisque leur seul but serait de renverser le gouvernement. Ceci montre encore une fois jusqu'à quel point les extrémités se touchent, et comme il est facile pour elles de se rencontrer. Je regrette que l'on se soit laissé aller à commettre cette tentative de renverser le gouvernement.

Je m'empresse de conclure, honorables messieurs, car je n'ai déjà que trop abusé de votre patience. Je résume en aussi peu de mots que possible mes remarques. J'ai dit qu'à la suite des discours prononcés à Ste-Scholastique et Ste-Thérèse, si l'honorable conseiller pour Chaouinigane n'approuvait pas ce qui avait été énoncé sur la politique du gouvernement dont il était l'un des membres les plus influents, son devoir l'obligeait de se démettre comme ministre. Qu'à Ste-Scholastique le député actuel des Deux-Montagnes, M. Champagne exposa et développa la politique du cabinet, politique qui est la même que celle que nous connaissons aujourd'hui, que l'ancien président du Conseil était présent et qu'il ne désapprouva pas ce qui y fut dit. Qu'au reste l'honorable conseiller devait connaître parfaitement la politique du gouvernement et qu'il n'aurait pas dû rester une heure dans le Conseil exécutif s'il

n'était pas d'accord avec la majorité de ses collègues. A Trois-Rivières même, la vente du chemin fut annoncée comme l'un des articles du programme du cabinet. Dans cette circonstance encore mon honorable ami ne manifeste pas son mécontentement, sa réprobation. C'est même grâce à son influence que plusieurs représentants ont été élus dans ce district et il ne doit pas trouver à redire si ces députés votent pour la vente, car leurs déclarations leur en font une obligation. Si mon honorable ami eût abandonné le cabinet dès qu'il a vu que le gouvernement était décidé de vendre le chemin de fer, je suis bien convaincu que le résultat des élections aurait été différent de ce qu'il a été.

L'honorable conseiller pour Chaouinigan nous a répété souvent qu'il avait prouvé tout ce qu'il avait dit. A mon tour, je crois avoir prouvé que ses calculs ne sont pas exacts. Il a aussi parlé de sa démission. J'en ai dit un mot et je crois l'avoir fait en termes respectueux. Je regrette qu'il ait donné sa démission, bien que le fauteuil présidentiel soit bien rempli par son successeur. Mon honorable ami aurait dû se démettre dès qu'il a constaté qu'il y avait désaccord entre lui et ses collègues au sujet de la vente de la voie ferrée. Bien qu'il ne soit pas convenable, à mon point de vue, pour un conseiller législatif d'intervenir dans les élections . . .

L'honorable M. **Webb**—*conseiller pour Willington.*—Pourquoi pas ?

L'honorable M. **Starnes**— cependant, je ne lui en ferai pas un reproche, seulement je dirai qu'il est responsable pour sa bonne part de la décision prise par le corps électoral, et qu'il a aujourd'hui bien mauvaise grâce de venir critiquer ce qu'il a approuvé en principe et ce qu'il a travaillé à faire accepter par le peuple. Je me hâte de terminer, honorables messieurs, et je répète que les chiffres que j'ai fait passer sous vos yeux sont officiels et exacts. Que la vente faite est la meilleure que l'on pût faire.

Jusqu'ici la discussion a été conduite d'une manière amicale et courtoise et j'espère qu'elle se continuera de même.

(L'honorable M. Ross se lève pour prendre la parole, mais diverses réclamations se font entendre sur plusieurs bancs.

L'honorable M. **Ross**—*conseiller pour Chaouinigan.*—On veut m'empêcher de répondre au discours de l'honorable conseiller pour Salaberry et pour cela on profite du fait que j'ai déjà parlé sur la question. Si on persiste (*une voix* : Vous avez déjà parlé . . .) je me servirai du règlement pour me défendre, et je proposerai l'ajournement de la Chambre. (Interruption). C'est bien ; je propose que la Chambre

s'ajourne, et sur cette proposition j'ai droit de parler et de réclamer le silence.

L'honorable conseiller pour Salaberry ne parle jamais sans déguiser la pensée de ceux qu'il combat et cette fois-ci il s'est vraiment surpassé. Il me semble qu'il devrait prendre plus de soin, qu'il devrait peser davantage ses paroles. Il a mal relaté ce que j'ai dit au sujet du Révd. P. Labelle. Je me suis empressé de le rectifier. Il a aussi dit que j'avais fait une erreur de \$200,000 en parlant du revenu de la voie ferrée pour cette année et ce qu'il pourrait être à l'avenir. J'ai parlé de l'avenir, si une stricte économie est mise partout en vigueur, si le chemin est bien administré, nous aurons pour résultat de l'exploitation ce que j'ai mentionné et que l'honorable conseiller trouve si extraordinaire.

En parlant de ma démission, l'honorable conseiller pour Salaberry a dit que j'aurais dû offrir ma démission quand le premier ministre a prononcé son discours-programme, à Ste-Thérèse. Je vous le demande, honorables messieurs, si c'était bien le temps pour moi de me démettre? Supposons que le gouvernement aurait vendu le chemin de fer pour sa valeur telle que fixée dans ce discours, c'est-à-dire treize millions, dans quelle étrange position ne me serais-je pas trouvé. C'en est assez sur ce point pour établir l'absurdité du raisonnement émis par l'honorable conseiller.

J'ai dit et je maintiens que le temps de vendre n'était pas arrivé. Attendons que l'on offre plus, ce qui infailliblement arrivera. On a essayé de prouver que ma conduite en me séparant de mes collègues n'était pas logique et pour me faire voir ma condamnation dans ce que l'on s'est plu d'appeler des termes positifs, on m'a cité les paroles de l'honorable premier ministre dans son discours de Ste-Thérèse. A ce propos, je dois dire que j'aurais préféré que le premier ministre eut fixé le minimum du prix de la vente à un chiffre plus élevé que huit millions. Mais dire que l'on va vendre pour pas moins de huit millions ne signifie pas que l'on est obligé de vendre pour ce prix.

Il a été aussi question de l'assemblée de Ste-Scholastique. J'ai appuyé les candidats du gouvernement; c'était mon droit et mon devoir comme membre du cabinet. Je crois, autant que ma mémoire me le rappelle, je suis sous l'impression qu'il n'a pas été dit un mot au sujet du chemin de fer. Il peut se faire que je sois dans l'erreur, car qui songe à se graver dans la mémoire tout ce que disent plusieurs orateurs dans le cours de plusieurs heures que durent d'ordinaire les grandes assemblées populaires comme celle qui a été tenue à Ste-Scholastique.

J'ai peut-être fait des compliments à ceux qui avaient discuté la pol

tique provinciale, cela est fort probable. Je ne m'en repens tant s'en faut, car si j'ai prononcé des paroles élogieuses à l'adresse de quelques-uns, ils devaient les mériter. Il va sans dire qu'à cette assemblée comme à toutes celles où j'ai pu me trouver présent, j'ai appuyé les candidats du gouvernement, et que je faisais mon possible pour les faire réussir. Va-t-on par hasard me reprocher d'avoir travaillé au succès du parti dont la cause m'est si chère ! ! ! !

L'honorable M. **Starnes**—*conseiller pour Salaberry*.—M. Champagne a parlé de la vente à Ste-Scholastique et vous l'avez approuvé.

L'honorable M. **Ross**.—Comme je l'ai dit il y a un instant, je ne m'en rappelle pas. Je ne me rappelle pas que M. Champagne ou tout autre ait parlé de la vente du chemin de fer. L'honorable conseiller me permettra bien d'ajouter que malgré ce qu'il vient de dire, je ne le crois pas encore.

D'un bout à l'autre de son discours, l'honorable préopinant a semblé avoir pris à tâche de déguiser ma pensée et la portée évidente de mes paroles. Mes calculs n'ont pas, comme de raison, échappé à l'opération de ce système qui consiste à faire dire aux autres ce qu'ils n'ont pas dit afin de les réfuter plus aisément. Après la brillante série d'exploits que je viens de signaler à la Chambre, l'honorable conseiller a terminé en faisant une pointe, en disant, à mon exemple a-t-il ajouté, qu'il avait prouvé ceci, qu'il avait prouvé cela ; enfin une infinité de choses que bien peu d'entre nous se rappellent. Quant à moi, je suis bien chagrin de le dire, mais enfin la vérité avant tout, je trouve qu'il n'a rien prouvé, si ce n'est simplement son don de déguiser les dires des autres. J'espère que mon honorable ami perdra cette habitude et qu'il s'efforcera à l'avenir de faire en sorte que nous restions en bons termes.

L'honorable M. **Starnes**.—Je n'ai jamais eu l'intention de déguiser la pensée de mon honorable ami.

L'honorable M. **Ross**.—Peut-être pas l'intention, mais le fait n'en est pas moins là.

L'honorable M. **Starnes**.—Mais mon honorable ami doit savoir que déguiser c'est faire dire quelque chose qui n'a pas été dit.

J'ai prétendu que les calculs que l'honorable conseiller a présentés à la Chambre sont erronés, et que les chiffres avaient été alignés de manière, non à faire ressortir la vérité de la situation, mais bien à servir son argumentation. Ai-je prouvé qu'il en est ainsi ? A vous honorables messieurs à en juger, A propos du revenu probable, j'ai démontré que les chiffres qu'il a fait passer sous vos yeux n'étaient pas dignes de votre

attention. Ceci n'est pas déguiser la pensée de mon honorable ami. Quant à l'assemblée de Ste-Thérèse, l'honorable conseiller pour Chauvignane doit savoir que le premier ministre a annoncé alors la politique du gouvernement et que la question de la vente du chemin a été discutée dans tous les comtés de la province. Avant de faire cette affirmation, je me suis donné le trouble de m'enquérir de ce qui avait eu lieu lors des élections auprès des personnes assurément les plus en position d'être renseignées, les représentants, les membres de l'autre Chambre, et tous m'ont dit que tel était le cas. Partout cette question a fait le sujet des discours des orateurs qui ont tenu la dernière campagne électorale ; dans tous les comtés elle a été discutée. Par le résultat des élections, le peuple s'est prononcé en faveur de la politique du gouvernement, car le cri de guerre de la campagne a été la vente du chemin de fer. Quant à l'honorable premier ministre, voici ce qu'il disait à Ste-Thérèse :

“ Messieurs, pour qu'il n'y ait pas de doutes, pour que vous sachiez ce que nous entendons faire je dois vous dire que nous avons des offres aujourd'hui pour notre chemin de fer, mais je vous dirai aussi que nous ne le vendrons jamais à moins de \$8,000,000. ”

Ceci n'était-il pas une déclaration assez formelle, assez positive de la politique du gouvernement.

L'honorable M. **Ross**.—Je n'ai pas dit le contraire.

L'honorable M. **Starnes**.—Alors c'est bien étrange. Mon honorable ami a dit que la majorité du peuple était contre le projet de vente et même contre la vente en principe, comment le sait-il ? Est-ce par le vote émis par l'autre Chambre ?

L'honorable M. **Ross**.—Ce vote ne représente pas la volonté populaire.

L'honorable M. **Starnes**.—Ceci c'est déguiser l'opinion du peuple qui s'est librement prononcé, il y a à peine quelques jours.

Encore un mot et j'ai fini. L'honorable conseiller qui vient de m'interrompre a terminé son discours en exprimant son parfait contentement de lui-même. J'en ai fait autant suivant mon honorable ami : nous sommes donc égaux.

(Cris de l'ajournement, l'ajournement.)

L'honorable M. **Dionne**—*conseiller pour Grandville, commissaire de l'agriculture et des travaux publics*.—Nous pouvons aller jusqu'à minuit.

L'honorable M. **Ross**.—J'ai compris que la séance serait levée à dix heures et demie. Je crois qu'il serait temps d'ajourner, car il est onze heures moins quart.

L'honorable M. **de Boucherville**—*conseiller pour Montarville.*—J'ai toujours compris que nous ajournerions au plus tard à dix heures et demie. Mais si l'honorable ministre insiste pour prolonger la séance jusqu'à minuit, nous sommes prêts à donner notre vote.

L'honorable M. **Dionne**.—Je suis prêt à accepter une entente par laquelle la séance serait levée dès maintenant à condition qu'il serait compris que la discussion finira demain.

L'honorable M. **de Boucherville**.—Il n'y a pas moyen de prendre un engagement aussi étrange et qui pourrait priver plusieurs honorables conseillers d'exprimer leur opinion sur cette importante question.

L'honorable M. **Lacoste**—*conseiller pour Mille-Isles.*—Très bien, continuons alors. L'honorable conseiller pour Chaouinigan nous a dit qu'il savait la déclaration faite par le premier ministre à Ste-Thérèse, et qu'il a accepté cette déclaration comme l'expression de la pensée du cabinet. Je ne comprends pas du tout la conduite de l'honorable conseiller. S'il a accepté, il ne peut aujourd'hui venir critiquer une politique qu'il a contribué à faire approuver par la province. Si au contraire il désapprouvait la vente, il devait, il était de son devoir de dire au premier ministre que la vente pour huit millions était une opération désastreuse. Et dans ce cas il devait le dire au peuple. Le peuple a été consulté, quoique l'on dise, et il a répondu que le gouvernement devait vendre pour huit millions de piastres.

L'honorable M. **Ross**—*conseiller pour Chaouinigan.*—Le gouvernement n'était pas tenu de vendre pour huit millions seulement. Tout en acceptant la déclaration contenue dans le discours de l'honorable premier ministre, je prétendais être libre de juger si le prix offert était suffisant ou non. Je maintiens de plus que dans la plupart des comtés il n'a pas été question de cette vente. Voilà un fait connu de tout le monde. Maintenant, supposons que j'aurais donné ma démission comme membre du cabinet et que le gouvernement aurait vendu pour un prix double de celui mentionné dans le discours du premier ministre, je me serais trouvé alors dans une jolie position ! Il fallait attendre ; la logique comme le bon sens m'imposait la nécessité d'attendre pour me décider en temps convenable à faire ce que je croirais nécessaire dans l'intérêt public. Or ceci ne pouvait se faire avant que les conditions et le prix de vente ne fussent connus et arrêtés.

L'honorable M. **Rémillard**—*conseiller pour La Durantaye.*—J'ai toujours compris que le gouvernement vendrait le chemin de fer

pour plus de huit millions, et l'honorable conseiller pour Chaouinigané a eu raison de ne pas se démettre, car on pouvait obtenir beaucoup plus.

Dans le district de Québec, il n'a pas été question de la vente que nous discutons. Les électeurs n'ont pas connu le discours de Sénécal... pardon, du premier ministre,.... c'est tout un, au reste. Voici ce qui s'est passé : les libéraux disaient que la vente annoncée n'était qu'un moyen de remettre la voie ferrée entre les mains de M. Sénécal qui la posséderait à titre de propriétaire. Les conservateurs juraient avec des airs indignés que jamais il n'en serait ainsi....

L'honorable M. **Lacoste**—*conseiller pour Mille-Isles*.— Ceci prouve évidemment que la vente a été discutée.

L'honorable M. **Hearn**—*conseiller pour Stadacona*.— Est-ce que l'honorable conseiller pour La Durantaye croit que la déclaration du premier ministre qu'il vendrait pour huit millions ne voulait pas dire qu'il vendrait pour ce prix, s'il lui était offert. Oh ! je sais très bien que l'honorable premier ministre aurait été heureux d'obtenir cent millions si on les lui eût offerts.

Au reste ceci n'est pas le point soulevé, qui est celui-ci : L'honorable conseiller pour Chaouinigané a déclaré que le prix devait approcher 16 millions, et pendant ce temps le premier ministre était décidé de vendre pour 8 millions. Dans ce cas, l'ancien président de cette Chambre n'aurait pas dû rester dans le cabinet en face de ce désaccord.

L'honorable M. **Rémillard**.— Je demande l'ajournement. Il est assez tard pour nous justifier de prendre un peu de repos.

L'honorable M. **Dionne**.— L'opposition prend une grande responsabilité en insistant comme elle le fait pour que la séance soit levée et la suite de la discussion renvoyée à demain. Je lui rappellerai que pendant que nous prenons ainsi notre temps pour délibérer, les dépenses à la charge de la province courent toujours, ce qui mérite assurément considération, dans l'état peu satisfaisant dans lequel se trouvent nos finances.

Une voix.— Il faut bien discuter ce que l'on nous soumet. On ne prétendra pas que nous devons voter comme des aveugles.

La suite de la discussion est remise à demain.

La séance est levée.

CONSEIL LEGISLATIF.

Séance du vendredi, le 21 avril 1882.

SOMMAIRE—Dépôt d'une pétition par l'honorable M. Beaudry.—Dépôt, par l'honorable M. Archambeault, de divers rapports du comité des projets d'intérêt local.—Transmission de projets de lois.—Suite de la discussion sur le projet de loi relatif à la vente de la partie ouest du chemin de fer Québec, Montreal Ottawa et Occidental.—Incident : les honorables MM. de Boucherville, Dionne, Archambeault, Starnes, Rémillard, Lacoste, Ross, Hearn.—Suite de la discussion : Les honorables MM. Rémillard, Dostaler et de Boucherville.

PRÉSIDENCE DE L'HONORABLE BOUCHER DE LABRUÈRE.

La séance est ouverte à trois heures et vingt-cinq minutes.

DÉPÔT D'UNE PÉTITION.

L'honorable M. **Beaudry**—*conseiller pour Alma*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil la pétition de l'institut national des beaux-arts, demandant une allocation.

DÉPÔT DE RAPPORT DE COMITÉ.

L'honorable M. **Archambeault**—*conseiller pour Repentigny*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil divers rapports du comité des projets de lois d'intérêt local :

1^o Pour constituer la compagnie de chemin de fer de Wentworth.

2^o Pour constituer la compagnie de papier Rolland.

3^o Pour constituer la compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs.

Ces divers projets sont définitivement adoptés dans les formes réglementaires.

TRANSMISSION DE PROJETS DE LOIS.

M. le **Président**.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil divers projets de lois précédemment adoptés par l'Assemblée législative :

1^o Pour constituer la compagnie pour l'éclairage au gaz de St-Hyacinthe.

2^o Pour constituer l'union St-Joseph de St-Césaire.

3^o Pour ériger le premier rang de la paroisse de St-Michel de Bellechasse en municipalité séparée.

La 2^e délibération sur ces projets est renvoyée à demain.

Le projet pour confirmer le privilège de 50 ans accordé à la compagnie de l'aqueduc de Louiseville par le conseil municipal de la ville de Louiseville est définitivement adopté dans les formes réglementaires.

SUITE DE LA DÉLIBÉRATION SUR LE PROJET DE LOI RELATIF A LA
VENTE DE LA PARTIE OUEST DU CHEMIN DE FER QUÉBEC,
MONTRÉAL, OTTAWA ET OCCIDENTAL.

L'ordre du jour appelle la suite de la délibération sur le projet de loi pour décréter et confirmer la vente de cette partie du chemin de fer s'étendant de Montréal à St-Jérôme, Aylmer et la cité d'Ottawa.

L'honorable M. **de Boucherville**—*conseiller pour Montarville.*
—Je sais qu'il y a plusieurs inscriptions à l'ordre du jour. Je demanderai aux honorables ministres pourquoi nous ne délibèrerions pas immédiatement sur ces sujets. Il ne saurait y avoir de discussion, ou s'il y en a elle ne sera pas longue. Ne vaudrait-il pas mieux épuiser le reste de l'ordre du jour avant de prendre la suite de la discussion de la vente du chemin de fer. Du moins je serais de cet avis afin de hâter la besogne de la session.

L'honorable M. **Dionne**—*conseiller pour Grandville, commissaire de l'agriculture et des travaux publics.*—Ceci ne servirait de rien. Plusieurs lois importantes sont retardées par l'autre Chambre jusque après l'adoption de ce projet. C'est donc celui-ci qu'il importe d'adopter au plus tôt si le Conseil l'adopte.

L'honorable M. **de Boucherville.**—Je dois ajouter qu'en faisant mes observations tout à l'heure, je ne voulais pas faire allusion à ce qui a été dit par l'honorable ministre que l'opposition retardait la législation, parce qu'elle soutenait la discussion sur ce projet de loi. Mon observation ne m'a été inspirée que par le désir de hâter l'exécution de nos travaux parlementaires.

L'honorable M. **Dionne.**—Les lois inscrites à l'ordre du jour, et dont parle l'honorable conseiller, ne peuvent en rien retarder les travaux de la session. Ce sont la loi de finances et la loi relative à la vente de la partie est du chemin de fer, qui ne seront soumises à l'Assemblée législative qu'après que le Conseil aura disposé du projet en délibération.

L'honorable M. **Archambeault**—*conseiller pour Repentigny.*—Avant que la discussion soit reprise, je désire répondre à certaines accusations que l'honorable conseiller pour Salaberry a lancées contre moi. Il a dit que j'avais dû prendre beaucoup de temps pour préparer mon discours. Eh bien, je dirai que quand je parle j'aime à savoir ce que je dis, et que je ne veux pas parler à tort et à travers comme cela est fait quelque fois. Il m'a accusé d'avoir falsifié les chiffres, cette accusation est fautive. Je ne répondrai pas à ses autres arguments qui ne

valent pas plus que ses accusations. J'ai dit que le gouvernement a transporté aux acheteurs une valeur de dix-sept millions pour le prix de huit millions, et je prouve mon assertion. Je prierai l'honorable conseiller pour Salaberry de me suivre quelques instants

N'est-il pas vrai que le contrat avec M. McGreevy pour la partie est était de \$4,733,000? N'est-il pas vrai aussi qu'il a été payé en sus du prix convenu dans le contrat, pour travaux additionnels la somme de \$927,684?

Maintenant voyons la partie ouest. M. Macdonald n'avait-il pas un contrat dont le prix était de \$3,601,649. Ne lui a-t-il pas été payé en plus, pour travaux additionnels la somme de \$546,881. Ces différentes sommes réunies, additionnées ne forment-elles pas un total de \$9,817,014. Ce n'est pas tout. L'embranchement de Joliette n'a-t-il pas coûté à la province la somme de \$63,000? Celui de Berthier \$29,000? La propriété Macdonald à Montréal a-t-elle oui ou non coûté \$53,000? Celle de la prison, \$7,200? La ferme Gale \$190,000? La cour à bois et le terrain du palais à Québec, \$300,000? La propriété Bellerive à Montréal, \$60,000? Le matériel roulant, l'outillage de l'exploitation, n'a-t-il pas coûté \$1,048,634? N'est-il pas vrai qu'il y a en magasin à l'heure qu'il est pour la valeur d'au moins \$200,000 d'approvisionnement? Le terrain des casernes n'a-t-il pas coûté \$800,000? La propriété de la Pointe-aux-Lièvres à Québec, \$40,000. Maintenant en hommes d'affaires et pratiques ne devons-nous pas ajouter les intérêts sur les montants payés chaque année à 5 p. c., donnant encore \$2,430,000, desquels je déduis les recettes nettes de l'exploitation, soit \$300,000, laissant une balance de \$2,140,126. Ces divers montants ne forment-ils pas un total de \$4,930,960, lesquels ajoutés au montant payé pour les travaux proprement dits, donnent \$14,747,974. A cela ne faut-il pas ajouter le coût du pont de Hull \$500,000, ce qui donne \$15,247,974. Ne faut-il pas aussi tenir compte des réclamations de MM. McGreevy et Macdonald, \$3,200,000, cependant je fais la part de l'exagération et je ne mets que la moitié \$1,600,000. Déjà nous avons un total de \$16,847,974. A cela on doit ajouter le capital représenté par les chars pour les immigrants, soit \$100,000. Plus la double voie de Mile End à Montréal, \$100,000. Total en tout \$17,047,975. Et pourtant tout n'est pas encore inclus. Il y a encore l'embranchement de Lachute et que sais-je. C'est sur ces données que j'ai basé la valeur du chemin de fer et si l'honorable conseiller pour Salaberry n'est pas satisfait de leur exactitude, je le mets au défi de prouver qu'elles sont fausses. Car enfin de compte il faut être pratique dans une question comme celle-ci et envisager les choses comme des hommes d'affaires.

Je dis de plus que jamais il n'a été fait un règlement de compte entre le trésorier de la province et le trésorier du chemin de fer. J'ai raison de croire que de fortes sommes ont été prises sur des revenus brutes pour payer des frais de premier établissement, ce qui nous empêche d'arriver à une appréciation exacte de ce que nous a coûté cette voie ferrée.

Des journaux qui changent d'opinion du jour au lendemain se permettent de dire que je me suis embrouillé, que je me suis perdu dans mon discours. Je laisse à la Chambre de déclarer si ce journaliste-girouette exprime la vérité oui ou non. Mais ces écrits prouvent qu'il y a parti pris de tromper le public. Que l'on établisse le contraire de ce que j'ai dit mais que l'on ne défigure pas le sens de mes paroles. Il peut se faire que le tableau des dépenses que la province a encourues pour le chemin de fer soit loin d'être complet.

Par exemple il se peut qu'il y ait beaucoup de propriétés qui n'ont pas été payées et qui devront l'être plus tard par le gouvernement, ce qui augmente encore la valeur de notre voie ferrée. Pour former ce tableau je ne prends que les éléments les plus positifs, ce qui a été payé aux entrepreneurs et ailleurs et pour lesquels nous avons des pièces justificatives. Voilà comment j'apprécie la valeur de notre chemin de fer que l'on vend, ou plutôt, que l'on donne pour moins de huit millions de piastres et qui nous a coûté dix-sept millions.

L'honorable M. **Starnes**—*conseiller pour Salaberry*.—Je ne sais pas honorables messieurs, où l'honorable conseiller pour Repentigny a pris que je l'avais accusé de quoi que ce soit. Tout ce que j'ai dit c'est qu'il a commencé par prétendre que le coût du chemin de fer ne devait pas être moins de 20 millions, qu'ensuite il a dit 17 millions, et qu'enfin de compte il s'est arrêté au chiffre de 16 millions. Voilà toute l'accusation. Je n'ai seulement que répété ce qu'il a dit lui-même. Mon honorable ami vient de faire passer à nouveau sous les yeux de la Chambre ses données au sujet du coût du chemin de fer. Dans ce tableau figure le prix de la propriété des casernes, porté à \$800,000. Elle n'a cependant coûté que \$150,000, cela ne l'empêche pas de mettre \$800,000. Si tout le reste des données est de cette force-là, je prédis à l'honorable conseiller qu'il a fait là un calcul qui ne lui fait pas honneur. Encore une fois, je n'ai pas accusé l'honorable conseiller pour Repentigny. J'ai constaté d'une manière générale qu'il était dans l'erreur au sujet du coût de la voie ferrée et j'ai fait observer que l'honorable conseiller pour Chaouinigan ne voulait pas prendre la responsabilité de ces chiffres.

L'honorable M. **Lacoste**—*conseiller pour Mille-Isles*.— Il a été question, je crois, de l'embranchement de Lachute.

L'honorable M. **Archambeault**.—On l'a transporté à la compagnie du Pacifique.

L'honorable M. **Lacoste**.—Cet embranchement n'est pas fait.

L'honorable M. **Archambeault**.—Aussi, il n'entre pas dans mes calculs. Au reste, je ne crains pas d'affirmer, comme je l'ai déjà fait, que mon calcul n'est pas exagéré et je me fais fort d'établir cette assertion par des documents officiels.

L'incident est clos.

L'honorable M. **Dostaler**—*conseiller pour Lanaudière*.—Comme je n'ai pas l'habitude de parler, de prendre part aux discussions, je demande votre indulgence, honorables messieurs. L'importance de la question est telle qu'elle nous fait un devoir d'exprimer publiquement l'opinion que nous nous sommes formée après mûre réflexion. Ce n'est pas mon intention de traiter la question comme elle devrait l'être. Non, honorables messieurs, cette tâche je la laisse à d'autres plus en état que moi de s'en acquitter. En m'efforçant de refuter, comme je me propose de le faire, quelques-unes des assertions de l'orateur qui m'a précédé, (M. Starnes), je me trouverai à exprimer suffisamment mon opinion sur la politique ministérielle.

L'honorable conseiller pour Salaberry reprochait hier à l'ancien président du Conseil d'avoir abandonné le gouvernement au moment même où la politique du cabinet allait entrer dans le domaine des faits accomplis, après avoir été exposée convenablement par le premier ministre. Il a dit ceci en substance, si toutefois je n'ai pas absolument le texte de ses paroles : L'honorable conseiller pour Chaouiniganne aurait dû sortir immédiatement après que le premier ministre eût exposé sa politique ministérielle au commencement de la dernière campagne électorale ou s'il approuvait cette politique, alors il aurait dû continuer à faire partie du cabinet.

Pour comprendre la position de l'honorable conseiller pour Chaouiniganne, cherchons à nous rendre bien compte de l'état de la question à l'époque à laquelle fait allusion l'honorable conseiller pour Salaberry.

Le premier ministre faisait voir qu'il serait plus avantageux de vendre que de continuer l'exploitation pour l'Etat. Il annonçait de plus que la voie ferrée ne serait pas vendue pour moins de huit millions, et "on me passerait sur le corps avant de l'avoir pour moins que ce prix," pour rappeler l'expression dont se servait le compte-rendu du journal qui publiait ce discours-programme. Voilà qui est bien formel, bien positif.

Voyons maintenant, dans un examen rapide, si réellement le chemin est vendu pour huit millions de piastres prix auquel tenait tant le chef du cabinet, si nous en jugeons par ses paroles,

D'abord, la partie ouest est vendue à la compagnie du Pacifique pour quatre millions, mais il faut déduire \$400,000 pour compléter certains travaux. Nous ne recevons donc pas quatre millions mais seulement \$3,600,000. L'autre partie est vendue pour quatre millions, total pour tout le chemin \$7,600,000. Mon honorable ami le conseiller pour Chaouiniganne avait donc raison de prétendre que le chemin de fer était vendu pour moins que le montant mentionné dans la déclaration du premier ministre. L'honorable chef du gouvernement avait dit : Nous ne vendrons jamais pour moins de huit millions, et nous constatons aujourd'hui que le produit réel de la vente n'est que de \$7,600,000.

Pourquoi l'honorable premier ministre n'a-t-il pas accepté l'offre plus considérable qui lui a été faite ? Il était bien facile de prendre la soumission la plus avantageuse et par là même faire bénéficier le pays de la différence qu'il y a entre les deux prix, celui accepté et celui refusé. Après ce rapide examen des principaux éléments de la question, il me semble que les remarques de l'honorable conseiller pour Salaberry ne sont pas fondées, car le prix que l'on devait avoir n'a pas été obtenu, puisqu'il ne sera versé dans le trésor que \$7,600,000. On vend pour ce prix dans un temps où le chemin augmente de valeur de mois en mois par l'accroissement seul du trafic local. Le gouvernement qui, au dire de ses organes, a tant fait pour donner des raccords précieux à notre voie ferrée, pourquoi la vend-t-il pour moins que la valeur fixée par l'honorable premier ministre lui-même ? Autant de questions auxquelles les partisans de la politique ministérielle seraient fort embarrassés de répondre catégoriquement.

On prétend que le corps électoral a été consulté.

Pour prendre le peuple pour juge et le mettre en état de juger sainement de la question, on aurait dû dire que l'on se proposait de donner des valeurs représentant des centaines de milliers de piastres en sus du chemin de fer. Mais on ne l'a pas dit. A la campagne, quand on vend une terre on ne vend pas d'ordinaire le ménage de la maison avec la ferme. Il y a une distinction d'établie tout naturellement. L'acheteur sait qu'en achetant la terre il ne peut réclamer le ménage comme l'un des accessoires de la propriété qu'il achète. Ceci est à part et s'il veut l'acquérir il doit payer davantage. Dans ce cas-ci cette distinction, qui me paraît toute naturelle, n'a cependant pas été faite. Pourquoi n'a-t-on pas dit à ceux qui se proposaient d'acheter qu'il leur serait livré des valeurs

considérables. Ainsi on donne aux deux compagnies acquéreurs les propriétés suivantes que ne réclamait pas le syndicat Allan :

Le parc à bois au Palais.....	\$150,000
La pointe aux lièvre.....	25,000
Les approvisionnements en magasin.....	180,000

Soit en tout près de \$400,000. D'un autre côté pourquoi a-t-on pris sur le revenu du chemin de fortes sommes pour acheter des approvisionnements inutiles pour le présent, réussissant par là même à faire paraître le produit net de l'exploitation moindre qu'il ne l'est réellement.

Il y a quelque temps, j'ai rencontré M. Robert McGreevy, qui a surveillé le plus attentivement l'exécution des travaux du chemin de fer, au moins cette partie qui s'étend de Québec à Montréal et je me suis permis de lui poser la question suivante: Comment se fait-il, lui ai-je dit, que cette voie ferrée qui doit être de première classe, dépense autant qu'elle donne de recettes, bien que son exploitation soit, au point de vue du trafic, dans des conditions qui ne sont pas désavantageuses, au contraire. A cette question, il m'a répondu que l'exploitation pouvait se faire pour 60 ou 65 pour cent, des recettes générales. Comment expliquer le fait que l'exploitation coûte aujourd'hui beaucoup plus? C'est que l'on prend une partie du revenu net pour acheter et entasser dans les magasins de la voie une quantité d'approvisionnements inutiles pour le présent, et cela dans le but de tromper le public sur la valeur de notre propriété.

Et l'on donne toutes ces valeurs en sus du chemin lui-même qui est vendu pour moins que le prix fixé dans le programme ministériel.

Maintenant je demanderai à ceux qui sont partisans de la vente de bien vouloir expliquer comment il se fait que ceux-là même à qui ont été confiées l'administration et l'exploitation du chemin de fer se déclarent prêts à payer plus qu'ils n'ont pu verser dans le trésor provincial comme revenu net de leur exploitation. Ou ils se trompent aujourd'hui dans l'appréciation de la valeur du chemin de fer au point de vue de la recette, ce qui est tellement peu probable, que je me crois justifiable d'écarter immédiatement cette hypothèse, ou bien, ce que je crois être vrai, ils n'ont pas accompli leur devoir comme ils y étaient tenus et dans ce cas, j'ai droit de les blâmer en leur qualité de fonctionnaires publics relevant des mandataires du peuple.

On a parlé de taxe directe, je vous le demande honorables messieurs, vendre une propriété pour 50 pour cent de sa valeur, est-ce bien là le moyen de se mettre en position d'éviter la taxe directe. Je suis d'opinion que la province peut emprunter et je suis convaincu que le peuple

approuverait un emprunt si on lui expliquait les avantages qui en résulteraient pour le pays dans un avenir très rapproché.

Dans toute cette transaction relative au chemin de fer, je n'accuse pas l'honorable premier ministre ; je dis seulement qu'il se laisse mener par les impulsions de son cœur à l'égard de ses amis. Il est tout au plus coupable d'un trop grand dévouement pour ces personnes qui spéculent sur son amitié. Pendant ce temps-là, la province en souffre, car ses intérêts ne sont pas toujours, à mon avis, protégés comme ils devraient l'être.

On a dit que cette loi n'était pas, à proprement parler, du ressort de cette Chambre, que le Conseil ne devait pas s'en occuper. Je ne partage pas cette manière de voir. Cette Chambre représente la propriété. Nous devons être d'autant plus prudents que depuis quelque temps il se manifeste une tendance dans l'autre Chambre, dans le sens de l'abolition du cens d'éligibilité, la seule garantie légale qu'ait la propriété dans la représentation des députés élus par le peuple. Si, comme résultat, comme conséquence de cette législation, on était obligé de taxer plus tard, ce sera la propriété qui en paiera la façon. Sous le bénéfice de ces quelques observations, je déclare que je ne me croirais pas justifiable de donner mon appui au gouvernement et de voter ce projet de loi.

Plusieurs voix.—Aux voix . . . aux voix.

L'honorable M. **Rémillard** —*conseiller pour La Durantaye.*—Je m'attendais que l'un des amis du gouvernement parlerait en faveur du projet de loi, et pour répondre aux observations de mon honorable ami le conseiller pour Lanaudière. Jusqu'ici, il n'y a que l'honorable conseiller pour Salaberry qui ait pris part à la discussion du côté ministériel, ou plutôt il a parlé à titre de membre indépendant. Il me semble que les honorables conseillers qui sont en faveur du gouvernement devraient prendre part à la discussion, comme cela se pratique ordinairement. Je crois savoir que l'honorable conseiller pour Stadacona a l'intention de parler. Pourquoi ne le ferait-il pas dès à présent.

Plusieurs voix...... Nous n'avons rien à ajouter, la discussion est épuisée. Aux voix . . .

L'honorable M. **Hearn** —*conseiller pour Stadacona.*—Je parlerai peut-être, mais j'espère bien que l'on me concèdera que je reste le juge du moment où je devrai intervenir dans le débat.

Plusieurs voix.—Aux voix . . . le vote . . .

L'honorable M. **Rémillard** —*conseiller pour La Durantaye.*—Honorables messieurs, en me levant pour prendre la parole, je sens le

besoin de vous dire que je n'ai pas été très-bien depuis un couple de jours et que je crains fort de ne pas pouvoir satisfaire l'attente de mes amis.

On vous l'a dit, le projet de loi qui nous occupe en ce moment est le plus important qui ait été soumis aux délibérations de cette Chambre depuis la confédération des provinces qui forment maintenant le " Dominion. "

J'ai apporté à l'examen de ces deux projets le même soin, la même bonne foi.

J'ai voté la confédération parceque je la pensais avantageuse et même indispensable, pour le développement de nos ressources, et faire des possessions britanniques en Amérique, un pays riche et prospère dans lequel notre province jouerait un grand rôle.

En votant la confédération j'eus le regret de me séparer de mes amis les libéraux du Bas-Canada, qui avaient des craintes sur cette confédération, lesquelles ont failli se réaliser à cause de nos divisions intestines, et des discussions violentes soulevées au sujet de certaines questions brûlantes qui sont maintenant terminées, je l'espère, ce qui devra grandement faciliter des rapprochements entre nos meilleurs hommes et les bons patriotes, dans l'intérêt de notre province.

La confédération ayant été accomplie, et, plus tard, acceptée par les deux partis politiques qui se disputaient le pouvoir, je me suis rallié à mes anciens amis les libéraux.

Maintenant, nous en sommes rendus à un point où il est difficile de reconnaître la ligne de démarcation entre ces deux partis politiques.

Le ministère actuel est composé de conservateurs et de libéraux. L'honorable premier ministre appelle son parti, *libéral-conservateur*. En effet, qui voyons-nous dans la composition du ministère? l'honorable premier ministre, un conservateur; l'honorable président de cette chambre et l'honorable commissaire des travaux publics et de l'agriculture, deux conservateurs. Mais l'honorable procureur général, l'honorable commissaire des terres de la Couronne, l'honorable secrétaire provincial, ont tous été des libéraux avant de faire partie du présent ministère; l'honorable trésorier provincial et l'honorable solliciteur général, étaient ce qu'on est convenu d'appeler des indépendants, que l'honorable Premier ministre a si singulièrement qualifiés dans son discours, dans la Chambre basse, sur le projet de loi.

Quels sont les hommes réunis pour combattre le gouvernement en ce moment dans la Législature, sans parler de ce qui se passe en dehors de la Législature? l'honorable membre pour Montarville, ex-premier

ministre, si remarquable par sa dignité et son honorabilité ; l'honorable conseiller pour Chaouinigan, ex-président de cette Chambre, dont tout le monde connaît l'énergie, le savoir et l'expérience ; l'honorable conseiller pour Repentigny dont l'esprit juste et indépendant de tout préjugé, frappe tout d'abord, et enfin l'honorable M. Joly, pour ne parler que du chef du parti libéral dans l'autre Chambre, qui, sous plusieurs rapports, au moins comme homme politique intègre, et comme caractère, ressemble à l'honorable conseiller pour Montarville.

Quoiqu'en ait dit l'honorable premier ministre dans son grand discours dans l'autre Chambre, il me semble que ces messieurs formant aujourd'hui l'opposition, offrent au pays plus de garantie que ceux qui gouvernent en ce moment, pour un gouvernement honnête, le maintien des institutions et la moralité publique.

En 1875, honorables messieurs, quoique je ne fusse pas partisan politique de l'honorable conseiller pour Montarville, alors premier ministre, je ne puis m'empêcher d'admirer l'énergie qu'il déployait, avec ses collègues, pour nous faire avoir et nous assurer l'établissement du chemin de fer du Nord, qui devait faire sortir notre district de son état d'isolement. Il était sûr de doter la province d'un chemin de fer qui serait d'un grand prix dans l'avenir. Ses espérances sont sur le point de se réaliser, et voilà que le gouvernement se met en frais de le sacrifier pour la moitié de sa valeur, pour favoriser les amis de l'honorable premier ministre, et cela malgré l'opposition énergique de celui qui prenait, en 1875, la responsabilité d'engager le crédit de la province pour la construction de cette voie ferrée. Mais cette honorable Chambre ne le permettra pas.

Avant 1875, la province de Québec était presque sans chemins de fer. Les Etats-Unis, le Haut-Canada, progressaient par leurs chemins de fer. Notre province était relativement pauvre et isolée. Nous pouvions nous croire en Chine, où la plupart des transports se font à dos d'homme. C'est aussi la condition des peuples de l'Inde . . .

Pour prospérer, au moins dans ce siècle, il faut des chemins de fer. On est fondé à dire que les chemins de fer allongent la vie. N'est-ce pas allonger la vie, en effet, que de supprimer la majeure partie des pertes de temps que nos pères étaient obligés de subir dans toutes les transactions qui impliquaient un déplacement des hommes ou des choses ? Par les chemins de fer, le commun des hommes atteindra une existence effectivement aussi longue que les 900 ans de Mathusalem.

Ils n'étendent pas moins la vie dans l'espace que dans le temps. Et, en effet, que les chemins de fer combinent leur action avec les paque-

bots modernes, c'est-à-dire toujours par la vapeur, il n'y aura plus aucune contrée qui ne soit à notre portée ; c'est à peine s'il y en aura quelqu'une dont on puisse dire qu'elle soit éloignée.

On va déjà de Paris à Washington, dans le délai qui était nécessaire, il y a un siècle, pour se rendre de Paris à Marseille. L'Européen aura une propriété en Australie aussi naturellement, qu'il y a 200 ans, un seigneur de la cour de France avait une terre en Provence, ou un baron anglais un château en Écosse.

En ce moment les ports anglais reçoivent, par les paquebots à vapeur des ananas des Antilles, et les chemins de fer distribuent des fruits délicieux dans le pays tout entier à un prix relativement vil.

La politique des chemins de fer était donc une bonne politique.

Notre chemin est donc une propriété que nous devons entourer de tous nos soins.

Quelle a été la politique du gouvernement actuel, et quelle est présentement sa politique au sujet de cette magnifique propriété ? La voici :

L'honorable premier ministre, à la dernière session, disait en Chambre : “ j'ai déclaré, l'an dernier, que j'avais reçu des propositions assurant un loyer annuel net de \$350,000 à \$450,000. Le gouvernement avait le droit de louer ce chemin, et c'est l'honorable chef de l'opposition lui-même, (M. Joly), c'est lui qui, lors qu'il était au pouvoir, a fait adopter une loi autorisant le commissaire des travaux publics à louer le chemin de fer. Mais moi, que l'on accuse aujourd'hui si injustement, je n'ai pas voulu me servir de la loi de mes adversaires, je n'ai pas voulu m'en servir ; et l'un de mes premiers actes en arrivant au pouvoir a été de déclarer que le gouvernement ne prendrait aucune décision sans consulter les Chambres.

“ Maintenant on prétend que nous voulons nous désaisir de notre chemin de fer provincial et pourquoi ? parce que certaines feuilles libérales l'ont dit.”

A l'ouverture de la dernière campagne électorale, à Ste-Thérèse, l'honorable premier ministre disait : “ Mon gouvernement, sur cette question du chemin de fer du nord, ne contractera aucun engagement sans l'autorisation des Chambres.”

Ainsi, il est bien clair que l'honorable premier ministre, avant et après les élections, a promis au peuple de cette province qu'il ne prendrait aucune décision, qu'il ne concluerait rien au sujet de l'affermage ou de la vente du chemin de fer du nord, sans consulter les Chambres.

Que fait le gouvernement à présent que les élections sont faites ? Pour la commodité de ses amis, il morcelle notre propriété et il la vend,

non pas aux plus offrants mais aux moins offrants ; il signe des contrats de vente avec les derniers. Et puis il s'en vient devant les Chambres disant : " Ce n'est pas nous qui avons pressé la session, mais c'est la session qui nous a pressés, car je voulais avant tout soumettre à cette Chambre *les arrangements que nous avions conclus* .

" J'ai déjà mis la Chambre au courant des négociations entre le gouvernement et la compagnie du Pacifique, et quand nous fûmes convaincus de *l'excellence de nos arrangements ; nous passâmes un arrêté du Conseil*. C'est à la suite de cet arrêté du Conseil que j'eus le regret de perdre l'un de mes collègues dans le cabinet. " (M. Ross.)

L'honorable premier ministre, demande donc aujourd'hui aux membres des deux Chambres, de fermer les yeux, et de ratifier les ventes qu'il a effectuées.

Quand on rappelle à l'honorable premier ministre qu'il a promis aux Chambres et au peuple de ne prendre aucune décision sans consulter les premières sur le mérite des différentes offres faites au gouvernement pour l'achat du chemin, il répond que c'est cela même qu'il fait en ce moment, qualifiant d'imbéciles ceux qui prétendent le contraire.

Il est intéressant de voir comment il s'y prend pour discipliner les députés, ses soldats, comme il les appelle, et les rendre obéissants et dociles à sa voix : " un chef de parti, dit-il, est en Chambre ce qu'est le général d'armée en campagne ; il ne lui est pas permis d'être malade qu'après la bataille, après la victoire.

" J'ai confiance en cette Chambre parcequ'elle n'est pas issue de la colère, de la rancune, de la haine, de la vengeance, ni même de l'ambition ; mais parcequ'elle est le fruit d'une éclosion généreuse, attirant vers elle toutes les énergies, toutes les volontés, toutes les forces que l'amour du pays développe et met en jeu !!!

" J'ai confiance en cette Chambre, parce que cette Chambre plus que tout autre, a été à portée de mesurer la profondeur de la blessure qu'un bouleversement politique peut infliger au corps de la nation ; parce qu'elle sait tout ce que peut faire pour l'avenir d'un pays, un parti fort, loyal, et dévoué, parcequ'elle sait aussi qu'il est impossible de prévoir les conséquences funestes qui peuvent résulter, pour le parti et pour le pays, d'un malheureux mouvement de présomption, d'impatience ou d'*insubordination*. "

L'honorable premier ministre, que je vois ici présent, et qui m'écoute, voudra bien me pardonner, si je prends la liberté de citer quelque partie de sa prose qui brillera certainement avec moins d'avantage, pour lui, dans ma bouche que dans sa bouche éloquente, mais il me semble

qu'il m'est bien permis d'en faire usage. ne serait-ce qu'à titre d'ornement pour mon pauvre discours.

Enfin, dans tout le cours de son discours qui a duré six à sept heures, dont l'exode a duré environ deux heures, l'honorable premier ministre, converti en général infailible, n'a cessé de répéter à ses soldats qu'ils devaient suivre aveuglément leur drapeau, (drapeau bleu rouge,) leur général, pour gagner la bataille, remporter la victoire, bataille et victoire de MM. Sénécal et Cie.

Mais il faut pas oublier, pour gagner une bataille, remporter une victoire, il faut être rusé, c'est le général surtout qui doit avoir cette qualité.

Honorables messieurs, il est bon que nous nous mettions en garde contre l'éloquence de l'honorable premier ministre, éloquence un peu exagérée par ceux qui ne connaissent pas la véritable éloquence. Cependant la mise en scène qu'il a si bien déployée, dans l'autre Chambre, l'a grandement servi.

On sait qu'il s'est souvent vanté d'avoir sauvé plusieurs coupables en plaidant aux assises criminelles, devant des jurés plus ou moins instruits. Dans le moment, il peut se vanter et se réjouir avec ses bons amis, d'avoir sauvé, dans l'autre Chambre, ce projet de loi, ce grand coupable. Mais j'espère qu'il n'en sera pas ainsi dans cette honorable Chambre; nous savons distinguer, comme il convient à des hommes graves et intelligents, le vrai du faux. Nous avons été nommés conseillers législatifs à un âge sur lequel n'a plus de prise l'éloquence ni les charmes de l'honorable premier ministre, qui ont fait déjà grand nombre de victimes.

Dans l'autre Chambre quel moyen puissant va-t-il inventer? Le voici : "Vendons ou taxons le peuple. . . . La province étant en banqueroute, il faut vendre. . . . Malgré toutes les perfidies, toutes les cabales de nos adversaires, le peuple sur ce point sera encore pour nous. Entre la vente du chemin et la taxe, je sais ce qu'il choisira." . . .

Pour prouver que l'honorable premier ministre a voulu tromper l'autre Chambre, quand il a dit que la province est en banqueroute, et qu'il lui faut sacrifier sa plus belle propriété pour payer, je vais me servir encore de ses paroles.—On pourra mieux juger de sa bonne foi et de la valeur intellectuelle de ceux qui pourraient ainsi être ses dupes.

Dans le discours que l'honorable premier ministre mettait dans la bouche de Son Honneur le lieutenant-gouverneur, à l'ouverture de la dernière session, on remarquait ce qui suit :

"Dans le grand mouvement qui permet à la confédération d'établir sa nouvelle nationalité, la province de Québec doit jouer son rôle avec fermeté, courage et talent.

“ Notre progrès est déjà très-marqué. La province a non-seulement maintenant la position qu'elle avait prise dans la confédération mais elle a même agrandi ses horizons. Le cercle de ses opérations est devenu immense, et tout nous fait espérer un avenir aussi brillant que peut le désirer le plus sincère patriotisme.

“ L'état des recettes du chemin de fer que la province a construit vous sera soumis. Cet état est très-satisfaisant et vous servira pour apprécier l'action que mon gouvernement doit prendre pour l'exploitation future de cette grande entreprise.

“ Le grand nombre de projets de lois d'intérêt local qui vous seront soumis, est une preuve de la prospérité des affaires et de l'esprit d'entreprise qui règnent dans notre pays. L'industrie, les fabriques et les compagnies de navigation et de chemin de fer, devront retirer de cette législation des avantages dont nous aurons tous à nous féliciter.”

Dans son discours, à Ste-Thérèse, l'honorable premier disait : “ je dois constater l'état dans lequel se trouve la province aujourd'hui. Tout va bien ; les affaires sont prospères, l'argent abonde partout, les propriétés se dégrèvent ; l'agriculture et la colonisation sont l'objet d'une attention toute particulière de la part des gouvernements, et les bons résultats qui découlent de cette attention se sont déjà fait sentir.

“ Nos adversaires ont pour tactique de crier sans cesse que le gouvernement ne fait pas d'économie, qu'il ne diminue pas sa dette, qu'il augmente de jour en jour ses obligations. C'est une accusation injuste, car on devrait savoir que les obligations que la province a contractées l'ont été pour de grandes améliorations publiques, qui ont ajouté *autant de valeur réelle* à notre actif provincial.

“ *Bien administré* par le gouvernement, ce chemin peut rapporter environ \$300,000 de bénéfices par année, ce qu'il fera certainement cette année, grâce à une sévérité dans l'administration du chemin, qui nous a valu des *reproches de la part de nos amis* !”

Le pays est donc prospère, et l'honorable premier a tort, pour engager ses amis à ratifier la vente qu'il vient d'effectuer, de se contredire aujourd'hui, et de soutenir que la province est en banqueroute, qu'il ne pourra trouver à emprunter pour compléter le chemin.

En agissant ainsi, l'honorable premier ne se montre pas un homme d'État.

Sans doute, son discours sera lu à l'étranger, et il ne contribuera pas peu à nuire à notre excellent crédit.

L'honorable premier n'a-t-il pas dit, il y a deux ans, qu'il avait établi le crédit de la province en France, et qu'il était à même de contracter un autre emprunt avantageux quand les circonstances l'exigeraient.

En vérité, c'est décourageant de voir l'empressement de l'honorable premier à nous priver de notre chemin de fer. Il n'est en opération que depuis une couple d'années ; il n'a encore servi qu'à un commerce local limité, non encore développé, et cependant il donne déjà cette année un revenu brut d'environ \$1,300,000. Dans dix ans, il donnera \$2,000,000 de revenu brut par année, alors que les industries manufacturières auront été développées à Montréal, à Québec, à Ottawa, à Trois-Rivières, alors que nos cultivateurs auront amélioré leurs terres et leurs cultures ;—que la colonisation aura établi de nouvelles paroisses encore plus au Nord, et qu'un grand nombre d'autres chemins de fer viendront des différents points du Nord se raccorder à notre chemin. Enfin, quels seront les revenus de notre chemin, quant à part du commerce dont je viens de parler, il aura le grand commerce venant du chemin de fer du Pacifique canadien et de l'Intercolonial ?

L'honorable premier a dit : "Vendons ou taxons le peuple." A mon tour, je vous dis : "Ne vendez pas si vous ne voulez pas taxer le peuple."

Il ne faut pas l'oublier, notre chemin de fer est des mieux situés. Il y a des individus qui ont fait des fortunes colossales aux Etats-Unis et en Europe, comme propriétaires de chemins de fer, et le gouvernement veut sacrifier le nôtre, si avantageusement situé, pour la moitié de ce qu'il coûte, de sa valeur réelle ! C'est un malheur qu'il est de notre devoir d'éviter.

Or, n'ai-je pas fait voir, en citant les paroles de l'honorable premier, que les obligations que la province a contractées, l'ont été pour de grandes améliorations qui ont ajouté *autant de valeur réelle* à notre actif provincial ?

On nous dit encore qu'un gouvernement ne peut pas exploiter un chemin de fer. Mais pourquoi pas ? Est-ce que le gouvernement paie son monde plus cher que les compagnies ordinaires ? Je ne le sais pas. Mais ce que je sais, c'est qu'il y a parmi nous un grand nombre de personnes qui demandent de l'emploi à des salaires peu élevés. Ne sait-on pas qu'il y a en Belgique, en Italie, en Allemagne et en France des chemins de fer qui sont exploités par le gouvernement, et que les chemins paient ? En France on a même agité la question de faire acheter, par le gouvernement, tous les chemins de fer appartenant à des individus ou à des compagnies. Mais les propriétaires de ces chemins, en hommes d'affaires, en hommes intelligents, n'étaient pas disposés, comme notre gouvernement, à sacrifier leurs chemins de fer pour la moitié de leur valeur, ils demandaient plus qu'ils avaient coûtés.

Dans mon opinion, dans les vieux pays, où la population est dense, où il y a beaucoup de commerce et de concurrence, il est mieux que les chemins soient laissés à l'initiative, à l'activité privée. Mais, dans un jeune pays comme le nôtre, où l'esprit d'entreprise, surtout parmi nos compatriotes, n'est que peu développé, il est plus avantageux que notre chemin de fer soit exploité par le gouvernement, au moins pendant quelques années. Nous avons entre nos mains une propriété valant notre dette, et aussi, nous aurons moins à redouter le monopole.

On nous dit encore que si nous ne voulons pas vendre, notre chemin n'aura plus de valeur, que la compagnie du chemin de fer du Pacifique va nous ruiner ; qu'il n'y aura plus de moyens pour nous de nous procurer aucun raccordement avec les chemins de l'ouest et des Etats-Unis. N'est-ce pas que ces arguments sont un peu ridicules?— Dans tous les cas, ils sont faux. Rien n'est plus facile que de raccorder notre chemin avec les autres chemins venant de l'ouest et des Etats-Unis.

Je vous le demande, est-ce que nous ne sommes rien dans la province de Québec? Nous nous serions imposés des sacrifices considérables pour favoriser la construction du chemin du Pacifique, et ceux qui nous représentent à Ottawa nous auraient livrés à la compagnie du chemin de fer du Pacifique sans compensation. Je connais mieux que cela. Je sais que nos droits et nos intérêts sont protégés de ce côté.

Maintenant, si l'on voulait absolument vendre notre chemin, on aurait dû choisir au moins parmi les acheteurs ceux qui nous donneraient le plus grand prix, les plus grands avantages.

D'après les documents officiels, notre chemin de fer nous coûte \$13,000,000, environ.

Il a été payé pour ce chemin, en 1875, \$650,706 ; en 1876, \$1,322,055 ; en 1877, \$3,203,130 ; en 1878, \$2,146,419 ; en 1879, \$1,906,961 ; en 1880, \$268,629 ; en 1881, \$2,206,328.

Si on calcule les intérêts sur les différents paiements depuis qu'ils ont été faits, on verra que notre chemin coûte réellement plus de \$16,000,000.

Il faudra ajouter à ce montant ce qui sera accordé, par les arbitres, à messieurs Macdonald et McGreevy, pour les \$3,000,000 qu'ils réclament pour travaux additionnels sur le dit chemin.

Voyons maintenant si le gouvernement a accepté les meilleures offres.

S'il eut voulu faire des affaires avec M. Robert N. Hall, il eût gagné \$1,000,000 de plus que le prix de la vente actuelle. La moyenne du loyer annuel offert par M. Hall était de \$472,000. Par la vente actuelle, l'intérêt n'est que de \$380,000.

Je passe de suite au syndicat Allan-Rivard. Ce dernier a offert de louer notre chemin pour 20 ans, avec droit de l'acheter au bout de 10, pour \$8,500,000, et au bout de 20 ans pour \$9,500,000.

Loyer pour les premiers	5 ans	.....	\$425,000		
“	“	deuxièmes	“	.....	450,000
“	“	troisièmes	“	.....	475,000
“	“	quatrièmes	“	.....	600,000
Soit.....					\$1,850,000
Moyenne par année, \$462,250.					
\$425,000	représentant un capital de	.....	\$8,500,000		
450,000	“	“	.....	9,000,000	
475,000	“	“	.....	9,500,000	
500,000	“	“	.....	10,000,000	
Soit.....					\$37,000,000

Moyenne de la valeur du chemin, d'après cette offre, \$9,250,000

D'après l'offre du syndicat Allan-Rivard et autres, notre chemin vaut \$10,000,000, pendant que la présente vente ne doit rapporter que \$8,000,000.

Je pourrais ajouter ici, que le syndicat Allan-Rivard offrait de donner \$6,000 par mille aux compagnies qui voudraient construire des embranchements.

Enfin, les honorables membres qui ont parlé avant moi, ont fait des calculs si détaillés et si complets, que je me dispenserai de les répéter en ce moment.

Ce qu'il y a encore d'étonnant dans la conduite de l'honorable premier, c'est de le voir préférer l'offre de M. Sénécal à celle du Pacifique canadien.

L'honorable premier nous fait connaître dans son grand discours ses démarches auprès de Sir John A. McDonald, et ses correspondances avec lui pour vendre notre chemin de fer au gouvernement fédéral ou au Pacifique canadien.

Il nous dit que Sir John étant sur le point “ de céder la partie déjà construite du Pacifique à une compagnie qui s'engagerait à terminer ce dernier chemin, on ne devait pas s'attendre à voir son gouvernement se faire l'acquéreur de nouvelles voies ferrées ; mais on nous assurait que dans le cours des négociations que les délégués du gouvernement d'Ottawa allaient entamer en Angleterre pour la construction du Pacifique canadien, on n'oublierait pas que le chemin de fer provincial devait être, suivant la pensée de ses fondateurs, un des chaînons du

Pacifique. On nous demanda quel prix le gouvernement mettait à son entreprise. Je répondis que si l'on pouvait nous assurer une somme de \$7,000,000 nous serions disposés à donner le chemin pour cette somme. Sir John me dit alors que, dans son opinion, le prix n'était pas exorbitant, si pour cette somme nous nous engageons à livrer le chemin complet d'après les plans préparés pour sa construction.

" J'eus occasion de réitérer avec instance ma demande à Sir John avant son départ pour l'Angleterre. La réponse qu'il me donna fut à peu près la même que celle qu'il avait faite le 18 mai, savoir, qu'il ferait son possible pour induire les capitalistes anglais qui voulaient se charger de la construction du Pacifique, à inclure le chemin de fer provincial dans leur transaction avec le gouvernement fédéral.

" Je puis vous dire qu'entre autres choses, à l'appui de nos prétentions, nous exposions le danger qu'il y avait à ne pas faire de notre ligne provinciale la continuation du Pacifique, tel qu'on nous l'avait promis, et comme nous avions le droit de l'exiger.

" Le 3 janvier dernier, je crus que je devais faire un dernier effort pour donner une nouvelle occasion à la compagnie du Pacifique d'acquiescer notre chemin. . . . Nous avons reçu l'offre que voici : On offrait huit millions et trois quarts, portant intérêt à 4 pour cent, le capital payable en cinquante ans, le gouvernement devant dépenser \$750,000, pour terminer le chemin. . . .

" On me dira que c'est quelque chose d'effrayant que nous n'ayions pas voulu vendre à ce prix-là. Voici pourquoi nous ne l'avons pas fait, c'est que ces huit millions trois quarts, payables dans cinquante ans, ne portaient qu'un intérêt de 4 pour cent."

Comme on vient de le voir, l'honorable premier ministre regardait comme une chose indispensable de vendre tout notre chemin au Pacifique canadien. Il nous dit avoir fait des efforts considérables pour le lui vendre pour \$7,000,000, et puis, quand le Pacifique lui offre huit millions et trois quarts pour le chemin, il les refuse. Il aime mieux vendre à M. Sénécal, et il dira à ses soldats, à ses très-humbles serviteurs de l'autre Chambre, à qui aucune *insubordination* n'est permise ; " je ne pouvais pas vendre 8¼ millions au Pacifique canadien qui n'offrait que 4 pour cent d'intérêt, tandis que M. Sénécal et autres m'offraient \$8,000,000 et 5 pour cent d'intérêt. Voilà n'est-ce pas, en effet, quelque chose d'effrayant ? "

L'honorable premier se donne bien garde de dire que, depuis la vente actuelle, les acquéreurs ont le droit de payer tout le capital quand bon leur semblera, et que dans ce cas, le gouvernement ne pourrait prêter à

plus de 4 pour cent d'intérêt. Il ne dit pas non plus que le Pacifique canadien aurait pû fort bien payer dans deux ou trois ans, car pour cette puissante compagnie, c'est chose facile que de se procurer de l'argent à 4 pour cent.

C'est ainsi que l'honorable premier ministre a sacrifié Québec et Trois-Rivières, Voilà comment il nous fait perdre nos plus légitimes espérances de voir le grand Pacifique traverser la province dans toute son étendue par son raccordement à Québec avec l'Intercolonial.

Ne sait-on pas que pour un pareil avantage, Québec aurait consenti à payer la différence des intérêts plutôt que d'en être privé.

Chose incroyable, il y a des représentants du district de Québec, de la ville de Québec même, dans cette honorable Chambre, et dans l'autre Chambre, qui approuvent cette politique. Ils ont des yeux et ils ne veulent point voir.

Pauvre ville de Québec, quel sort t'est réservé? Tu as tout fait depuis ta fondation, pour venir en aide à tout le monde;—tu as fait la plus grande part dans l'oeuvre de la civilisation dans cette Amérique. Ta position sur notre grand fleuve est incomparable, et presque toujours, tu es sacrifiée par tes hommes publics.

Tout conjure contre toi. Ceux que tu as enrichis de tes labeurs sont, pour la plupart, allés manger leurs fortune en Angleterre, et les autres ne font presque rien pour toi.

Dans les autres villes, on voit des manufactures se fonder, se développer rapidement, et faire le bonheur de leurs habitants. Ici, rien ne se fait. On aime mieux garder ses capitaux dans les banques à 3% d'intérêt, que de créer ces manufactures, ces industries de toutes espèces, qui donneraient du pain à des milliers de nos concitoyens qui nous quittent à regret pour aller vivre chez nos voisins, où la plus grande ambition des hommes riches est de créer et d'encourager les industries; de bâtir des villes prospères qui font la prospérité des campagnes; des villes qui conservent religieusement le souvenir de ces hommes qui ont vécu pour faire le bien.

Honorables messieurs, n'est-il pas vrai que la vie n'est quelque chose, que par le bien qu'elle permet de faire à ses semblables, à sa patrie.

D'où vient donc cet aveuglement, d'où vient que ce projet de loi soit passé si facilement dans l'autre Chambre? Si la rumeur est vraie, le gouvernement, par le moyen d'amis intéressés, serait venu en aide pécuniaire, dans les dernières élections, à plusieurs députés qui auraient promis à l'honorable premier de l'approuver dans son projet de vendre notre chemin de fer, pourvu qu'il ne le vendît pas pour moins de \$8,000,000.

L'honorable premier, dans l'autre Chambre, n'a pas nié que plusieurs députés aient reçu de l'aide pécuniaire pour leurs élections. Il a même semblé justifier son aveu en disant qu'il était bien permis de faire des dépenses dans les élections; qu'en Angleterre on avait approuvé des dépenses s'élevant jusqu'à huit mille piastres etc., etc. Je constate que cette partie du discours de l'honorable premier ne se trouve pas dans son discours tel que publié.

On admettra, honorables messieurs, que nos Canadiens sont fiers de leurs paroles; je ne leur en veux pas trop pour cela. La plupart des députés de l'autre Chambre sont des Canadiens, de vrais Canadiens, encore jeunes comme hommes politiques, et on aura beau leur répéter cent fois que l'honorable premier a vendu le chemin de fer pour moins de \$3,000,000; qu'il a eu tort de le diviser en deux parties au préjudice de toute la ligne; qu'il a refusé d'accepter la meilleure offre pour favoriser ses amis, etc., etc. Rien n'y fera.

Je consens à ne pas trop en vouloir à ces messieurs.

Evidemment, ils se sont compromis avec le premier ministre et ses amis. C'est pour cela qu'ils ont tous approuvé. Cependant, je suis convaincu qu'il y en a parmi eux qui comptent sur cette honorable Chambre pour voir rejeter ce projet.

En effet, cette honorable Chambre est parfaitement indépendante. Son pouvoir est un pouvoir modérateur entre la couronne et le peuple. Le peuple, je le sais, n'approuve pas ce projet de loi. Dans ce moment, il a les yeux sur nous. Il applaudit à la position qu'à prise mon honorable ami pour Chaouinigan, qui a aimé mieux abandonner son portefeuille de ministre que de sanctionner la politique du gouvernement au sujet de cette vente. S'il y avait des élections, aujourd'hui, je suis sûr que la majorité des électeurs approuveraient la conduite patriotique et désintéressée de mon honorable ami. Il est donc du devoir de cette honorable Chambre de prêter main forte, en ce moment, à celui qui était son président, aux anciens chefs, pour repousser ce projet de loi. Le moment est arrivé pour cette honorable Chambre de montrer son utilité, et de prouver que j'avais tort quand je prétendais que le parti le plus fort, le plus puissant dans la province pouvait la faire agir à son gré, que son utilité était fort douteuse.

Je veux bien repousser, avec indignation, les rumeurs que l'on a fait circuler tendant à faire croire que l'opinion de quelques-uns de nous pourrait être changée pour des avantages directs ou indirects, venant du gouvernement ou de ses amis intéressés dans la vente. Ces rumeurs sont injurieuses pour des législateurs.

Nous tenons dans la province de Québec, une position qui ressemble, jusqu'à un certain point, à la position que les sénateurs romains tenaient à Rome. Étaient-ils dignes ces sénateurs, avaient-ils du caractère ? Oui, assurément. Sous ce rapport nous devons leur ressembler.

Je n'ai jamais oublié le trait suivant de l'histoire romaine. Les Gaulois, hommes braves et redoutables, étaient entrés dans Rome, ayant à leur tête Brennus. Ces barbares comme on les appelait, s'avancèrent jusqu'au forum, tout en se livrant au pillage. Ils trouvèrent le palais des Sénateurs ouvert, mais à l'entrée du vestibule étaient assis les vieillards vêtus de tous les insignes de leur dignité, et appuyés sur leur bâton d'ivoire.

Les Gaulois étonnés, n'osèrent s'approcher d'eux. Un des plus braves cependant, ayant passé doucement sa main sur la barbe blanche de Papirius, le Romain prit cette familiarité pour une insulte, et le frappa rudement de son bâton.

Voilà comment un sénateur romain repoussait une injure au risque même de sa vie. Ainsi un conseiller législatif devrait repousser l'injure que lui ferait celui qui voudrait acheter son vote et sa conscience. Les insignes de notre dignité, dans cette honorable Chambre, c'est le serment que nous avons prêté de remplir fidèlement notre devoir, c'est la couronne de la Reine placée sur cette table, c'est l'honneur.

La Providence qui nous a appelé ici, a voulu que nous exercions, dans l'intérêt du peuple, notre propre jugement, et non le jugement de messieurs les cabaleurs qui entourent quelques uns des honorables membres de cette Chambre.

Il ne nous est pas permis, comme législateurs, de ramper dans des bas-fonds où l'atmosphère est malsaine ; il convient, au contraire, que nous nous élevions jusque sur la montagne, et il le faut, pour passer librement des lois sages et équitables, qui fassent l'honneur et la prospérité de notre cher pays.

Après le discours de l'honorable M. Rémillard, il s'écoule quelques minutes de silence.

L'honorable M. **Ross**—*conseiller pour Chaouinigan*.—Il paraît que les partisans du gouvernement n'ont rien à dire pour défendre la politique que nous attaquons. Il est étrange que du côté ministériel on ne daigne pas répondre aux arguments qui ont été donnés. Depuis plus de vingt ans que je suis membre du parlement, j'ai toujours vu les partis se succéder dans la discussion des questions qui alimentent les débats parlementaires. Je ne pensais pas qu'ici dans cette Chambre, on aurait recours à la conspiration du silence. Cependant il paraît que l'on a adopté cette tactique que.....

L'honorable M. **Dionne**—*conseiller pour Grandville, commissaire de l'agriculture et des travaux publics.*—Je crois que l'honorable conseiller a déjà parlé sur cette question et que cela le prive du droit de parler une seconde fois sur ce sujet.

L'honorable M. **Ross**.—Oui... alors je propose l'ajournement du débat, cela me permettra de dire ce que je veux, puisque l'honorable ministre veut m'en empêcher.

C'est un procédé extraordinaire et vraiment inouï, que celui adopté par les amis du gouvernement. Cela ne s'est jamais vu ni fait; c'est réellement manquer de respect dû à la Chambre. On devrait, suivant l'usage, parler alternativement des deux côtés. Au contraire on n'a, depuis hier laissé parler que d'un seul côté. L'honorable commissaire de l'agriculture n'a pas donné de raisons pour engager la Chambre d'adopter le projet de loi ministériel, et chose extraordinaire on ne trouve pas un mot de réponse à donner aux arguments irréfragables présentés par les adversaires de la politique du cabinet.

L'honorable M. **Lacoste**—*conseiller pour Mille-Isles.*—L'honorable conseiller pour Chaouinigane a proposé l'ajournement du débat, aurait-il l'intention de parler de nouveau sur la question? Je croyais que l'ajournement du débat n'était proposé que par le membre qui désirait continuer la discussion.

L'honorable M. **Ross**.—Oh!... je n'ai fait que me prévaloir de la pratique suivie.

L'honorable M. **Archambeault**—*conseiller pour Repentigny.*—Les observations de l'honorable conseiller pour Chaouinigane sont très-justes. L'honorable ministre de l'agriculture n'a rien dit sur le projet de loi, il s'est contenté d'exposer en peu de mots, les dispositions principales de cette loi—chose que nous connaissons déjà—et il nous a demandé de l'adopter. Des motifs du gouvernement il n'en a pas fait mention, pas un mot pour justifier la conduite du cabinet. La lumière va se faire, a dit l'honorable commissaire. Oui la lumière se fait, mais que d'un seul côté de la Chambre. Jusqu'ici il n'y a eu aucune lumière du côté ministériel. Il ne paraît pas que personne soit disposé à nous éclairer. Est-ce que c'est le pouvoir occulte qui agit, pouvoir qui n'aime pas la discussion au grand jour, mais qui veut la discussion dans l'ombre. Je m'attendais à voir l'honorable conseiller pour Mille-Isles prendre part à la discussion. Peut-être s'il le fait va-t-il me convaincre que j'ai tort de combattre la politique ministérielle. Je désire être convaincu. Il y a beaucoup à dire et cependant personne n'a encore parlé. Le

moins que nous puissions penser c'est que le gouvernement devrait exposer sa politique comme c'est son devoir de le faire.

L'honorable M. **Hearn**—*conseiller pour Stadacona*.—Les honorables conseillers pour Chaouinigan et Repentigny se plaignent de ce que nous ne parlons pas. Ils croyent que nous devrions soutenir la discussion. C'est une doctrine nouvelle, et je ne m'attendais pas de la voir formulée par l'honorable conseiller pour Chaouinigan. Tout bonnement je croyais que chacun avait le droit de juger librement de ses actes, quand il devait les accomplir, mais mes honorables amis en ont décidé autrement. Pour moi je repousse cette doctrine. Tout ce qui devait être dit et écrit sur cette question, l'a été, et par conséquent il est inutile de parler " contre le temps " dans le but d'empêcher que le vote soit émis par la Chambre.

Je ne suis pas prêt à recevoir de leçons de l'honorable conseiller pour Chaouinigan ni de tout autre. Je suis ici mon propre maître, et j'entends faire ce que bon me semble, pourvu que l'intérêt public n'en souffre pas.

L'honorable M. **Dionne**—*conseiller pour Grandville, commissaire de l'agriculture et des travaux publics*.—Je ne vois pas pourquoi on se plaint. Personne ici ni ailleurs n'a le droit de mesurer les discours. Si de bons discours ont été prononcés par les honorables membres de l'opposition, elle doit être contente de voir que personne ne répond du côté ministériel. Prolonger la discussion, comme l'a fait remarquer l'honorable conseiller pour Stadacona, c'est s'obliger de faire des redites sans nombre.

L'honorable M. **Ross**.—Avec le consentement de la Chambre, je retire ma proposition d'ajournement.

La proposition est retirée.

L'honorable M. **de Boucherville**—*conseiller pour Montarville*.—Mon honorable ami le conseiller pour Chaouinigan n'a pas été compris par l'honorable conseiller pour Stadacona. Mon honorable ami n'a pas reproché aux membres de cette Chambre de ne pas parler, mais il s'est adressé au gouvernement, qui ne paraît pas vouloir défendre sa proposition et à l'avocat qu'il a amené ici dans le but, je suppose, de défendre sa cause.

Nous pensons que ces messieurs pourraient parler et soutenir la discussion, puisqu'il y a un avocat tout particulièrement chargé de défendre la politique du gouvernement et pour conduite la discussion, notre attente est pleinement justifiée et notre déception à la vue du

spectacle qu'offre une certaine partie des membres de la Chambre, s'explique très bien. Dans tous les cas, il me paraît évident que le gouvernement ne veut pas donner de plus amples explications sur sa politique. Ceci a d'autant plus raison de nous surprendre que nous avons dans cette Chambre deux ministres. Je croyais tout bonnement que nous aurions ainsi deux organes autorisés du cabinet pour nous exposer ses vues et nous expliquer la politique du gouvernement.

Outre les deux ministres, l'honorable commissaire de l'agriculture et des travaux publics, et l'honorable président de la Chambre, nous avons un autre défenseur aussi autorisé que ces messieurs à faire valoir les motifs qui ont déterminé le cabinet d'adopter la ligne de conduite qu'il nous demande d'approuver. Dans une lettre d'un ami intime de l'honorable conseiller pour Mille-Iles on me dit que cet éminent avocat doit être nommé membre du Conseil afin de prendre la défense de la politique du gouvernement. Avec tous ces nombreux défenseurs le moins que l'on puisse dire c'est que le cabinet n'en fait pas beaucoup usage. Dédaigne-t-il de répondre à nos arguments? J'aime à croire qu'un motif plus élevé, moins blessant pour la dignité du Conseil législatif l'anime dans sa conduite. Puisque les partisans de l'administration, à défaut des organes officiels de l'administration elle-même, ne prennent pas la parole, j'en profiterai pour présenter les observations qui me sont suggérées par l'étude que j'ai faite de l'ensemble et des détails de la question sur laquelle nous délibérons.

À l'ouverture des travaux de la présente session, Son Honneur le lieutenant-gouverneur nous disait les paroles suivantes :

“ J'ose espérer qu'en s'occupant de cette grave matière, la Législature la considèrera comme une de ces questions nationales, intéressant toute notre province, et s'élevant au-dessus des considérations ordinaires de la politique. ”

Ces paroles ont trait à la vente du chemin de fer. Son Honneur nous invitait donc à laisser de côté tout esprit de parti pour étudier et juger cette question en toute liberté d'appréciation. Après cette invitation de la part du chef de l'Exécutif, conseillé par ses ministres, qu'avons-nous vu depuis que le projet de vente est l'objet des délibérations des Chambres? On a été témoin d'un spectacle bien extraordinaire. Aussitôt qu'un honorable membre osait dire qu'il n'approuvait pas la politique du gouvernement, on a ameuté la presse contre lui. La presse de Montréal a été organisée ; le principal organe libéral de cette ville, a été de fait engagé à ne rien dire, il est entre les mains du syndicat du Pacifique. Au lieu de discuter la question, on a organisé

la conspiration du silence. On n'a pas donné de renseignements au public ; on s'est efforcé de le tenir dans une complète ignorance des faits qui se rapportent à cette transaction. Eh ! qu'y a-t-il d'étonnant en cela lorsque l'on songe que les documents que les Chambres ont demandé au gouvernement ne leur ont pas été donnés. Tout ce que nous avons pour nous renseigner sur la politique du cabinet, c'est le discours de l'honorable premier ministre.

Il est bien vrai que mon honorable ami le conseiller pour de Lorimier a demandé si nous devions avoir d'autres explications ministérielles et si en l'absence de ces explications, nous pourrions prendre comme l'expression de la pensée du gouvernement le discours du premier ministre, et qu'à ces questions tout-à-fait pertinentes, vu l'ignorance dans laquelle nous nous trouverions si nous n'avions que le petit discours de l'honorable commissaire de l'agriculture et des travaux publics, cet honorable ministre a répondu que les explications qu'il avait données étaient suffisantes. Malgré cette réponse inspirée par je ne sais quel motif secret, il est nécessaire pour bien comprendre les vues du gouvernement, de consulter le discours du premier ministre. C'est ce que je me propose de faire.

L'honorable premier ministre a commencé son discours en faisant un appel aux conservateurs, à la discipline de parti, à tous ceux qui ont voté pour le parti et non pour l'honorable premier ministre personnellement.

- Je vous le demande, honorables messieurs, est-ce honnête de faire dire à Son Honneur le lieutenant gouverneur qu'il espérait qu'en s'occupant de cette grave matière, la Législature la considérerait comme une de ces questions nationales, intéressant toute notre province, et s'élevant au-dessus des considérations ordinaires de la politique. " Je vous laisse juge de ce procédé extraordinaire.

L'honorable premier ministre a dit :—et je cite le rapport publié par la *Minerve*, du discours du chef du cabinet—" je voulais avoir une session en janvier, si en décembre tous les projets de vente eussent été prêts ; depuis plusieurs mois j'étais en correspondance avec tous ceux qui pouvaient s'intéresser à une telle affaire ; " Ainsi voilà qui est bien clair. Le gouvernement était en correspondance avec tous ceux qui pouvaient s'intéresser à une telle affaire, et cela depuis plusieurs mois, et cependant quand on demande copie de la correspondance échangée au sujet de ces transactions, on refuse de nous la donner en prétendant qu'il n'y en a pas. Plus loin je vois, au sujet des grands avantages, qui résulteront de la vente projetée, que la province va se trouver libérée

des travaux nécessaires pour le prolongement de la voie jusqu'aux casernes de la porte de Québec à Montréal. Il y a ici une erreur ; c'est le gouvernement qui est chargé de ces travaux.

Je vois aussi que l'honorable premier ministre a dit que les deux cabinets qui ont précédé le sien voulaient vendre le chemin. Quant au gouvernement de l'honorable M. Joly, je ne sais pas qu'il ait été question de vendre la voie ferrée, et quant au cabinet que j'avais l'honneur de présider, il n'a jamais été question de la vendre. La loi contenait une disposition qui permettait au gouvernement de louer le chemin de fer. J'ai déjà pris occasion, dans une séance précédente, de rectifier le compte-rendu du discours de l'honorable premier ministre tel que publié dans un journal anglais de cette ville. Je ne reviendrai donc pas sur ce sujet. On ne dit plus que jamais nous n'avions reçu de soumissions. On admet maintenant qu'il en a été reçu, mais on ajoute que dans ces soumissions on n'a offert que \$96,000.

Voici les soumissions. J'ai pris la peine de les consulter à nouveau afin d'être bien certains des détails qu'elles contenaient.

Que l'on veuille bien se rappeler que le chemin n'était pas complété lorsque nous avons demandé ces soumissions. Il y avait une condition que nous mettions dans le projet de bail qui obligeait ceux qui devaient louer de fournir une grande partie du matériel roulant. Le bail ne devait durer que dix ans et le gouvernement pouvait le résilier au bout de cinq ans. Il est nécessaire de lire toutes ces soumissions pour bien se rendre compte de toutes les précautions prises par le gouvernement. Cette offre de \$96,000 était signée par M. de Bellefeuille. Nous n'étions pas obligés d'accepter aucune de ces soumissions. Je vous prie d'observer de nouveaux que l'offre que l'on faisait était pour le chemin tel qu'il était alors et non pas comme il est maintenant. Dans ce temps, il n'y avait pas de pont de construit à Hull et il n'était pas question d'embranchements, mais les soumissions étaient pour un chemin coûtant huit millions et quelques milliers de piastres, en sus des dépenses supplémentaires. Il y avait aussi une autre offre (celle de H. P. MacDonald) de quatre pour cent sur le coût évalué des contrats. On nous offrait des conditions aussi avantageuses lorsque nous n'avions encore aucune expérience de ce que serait l'exploitation de cette voie ferrée, de ce quelle pourrait rapporter.

Il ne s'agissait donc pas de vendre le chemin mais de le louer seulement et pour une période de dix années. Dans le discours du premier ministre il est dit que nous voulions disposer du chemin de fer, c'est-à-dire le vendre. Cela peut faire croire que les membres des deux cabinets

qui ont précédé celui qui est au pouvoir à présent pouvaient approuver la politique qui nous est soumise. A l'encontre de cette pensée, j'ai démontré que l'intention du cabinet dont j'étais le chef était simplement de le louer et la loi le disait du reste.

Il est dit plus loin dans le discours du premier ministre, à propos des contrats pour les travaux d'établissement du chemin de fer, que " ces contrats, il est vrai, n'étaient pas irréprochables, car ils ont été déclarés mal faits par les commissaires et les ingénieurs du gouvernement, et j'en trouve la preuve dans deux rapports officiels, le premier publié par les commissaires du chemin de fer, MM. Malhiot, Irvine et Chinic, portant la date du 31 décembre 1877 et signé par ces messieurs. "

Ces contrats n'étaient pas irréprochables (les contrats avec MM. McDonald et McGreevy je suppose) dit-on. D'abord, ce ne sont pas les contrats dont il s'agit, mais bien le contrat. D'après l'extrait que je viens de lire il semblerait que le gouvernement avait fait de mauvais contrats. Examinons la question un instant. Dans tout contrat il y a deux côtés. D'après les paroles de l'honorable premier ministre il semblerait que le gouvernement aurait mal fait le contrat dont il s'agit. S'il y avait quelque chose qui laissât à désirer, ce n'était pas assurément quant à ce qui regarde le gouvernement. M. McDonald n'avait peut-être pas pris toutes ses précautions. Il peut se faire que le prix convenu n'était pas assez élevé pour la quantité de travaux qu'il y avait à exécuter. Mais tout cela n'était pas l'affaire du gouvernement, il n'entrait pas dans ses devoirs de surveiller à ce que l'entrepreneur fasse un bon marché. On ne peut pas reprocher au gouvernement d'alors d'avoir fait un contrat à bonnes conditions, et cependant c'est ce que donne à entendre le premier ministre.

Je poursuis la lecture que j'ai commencée il y a un instant. L'honorable premier ministre lit l'extrait suivant du rapport des commissaires de 1877 : " Cependant il ne faut pas oublier que le chemin ne pouvait pas être construit pour le prix porté au contrat entre le gouvernement et les entrepreneurs ; aussi en décembre 1876, les divers subsides accordés par la Législature pour la construction des dits chemins étant épuisés, à l'exception de \$19,500, et les municipalités ayant jusque là refusé de payer leurs souscriptions, les commissaires ont obtenu du gouvernement de la province diverses avances qui s'élevaient au 1er décembre courant, à la somme de \$2,345,000. C'était là le déficit que les commissaires constataient dès 1877, ajoute le premier ministre, sur les contrats qui avaient été donnés par le gouvernement. . . . " Il est déclaré qu'en 1877 les commissaires ont constaté un déficit de

\$2,345,000. C'est une erreur. Quand le gouvernement fut obligé de laisser le pouvoir, nous avons reçu un rapport des commissaires. Ce rapport disait que l'ouvrage pouvait être fini avec les fonds à la disposition des commissaires, excepté pour cette partie s'étendant d'Aylmer au Portage du Fort. Le subside a été dépensé sans qu'il y ait eu des travaux de faits dans Pontiac. Tout l'ouvrage aurait été complété en laissant un déficit de \$120,000 environ, suivant le rapport du 31 décembre 1877. Il y avait \$600,000 pour les travaux à faire en haut d'Aylmer. On ne les a pas dépensées là mais ailleurs. Les commissaires avaient été autorisés à émettre des débetures au montant de trois millions de piastres. C'est le gouvernement qui leur a pris cette somme. Il n'y a donc pas là de déficit. Nous avons assez d'argent pour compléter le chemin jusqu'au Portage du Fort. Rien n'a été fait sur cette partie de la voie, et cependant on a dépensé un million depuis ce temps.

L'honorable premier ministre cite dans son discours une lettre de l'honorable M. Robertson. Voici cet extrait :

“ J'ai reçu de Londres, par le câble, deux dépêches concernant la vente du chemin de fer Q. M. O. & O. à un syndicat de Londres, Angleterre.

“ J'ai répondu personnellement : “ Prix du chemin de fer environ “ huit millions ; prix de l'affermage, l'intérêt à 5 pour cent, \$400,000 “ par année.”

“ J'ai dit aux membres de ce syndicat qu'on ne pouvait pas leur donner de temps pour se décider ; que s'ils veulent faire une offre, ils doivent la faire à leurs risques, et que cette offre sera considérée avec les autres. Nous devrions quand même vendre le chemin à un prix aussi élevé que possible, et nous débarrasser de cette affaire.”

Je crois qu'en justice pour l'honorable M. Robertson, on n'aurait pas dû omettre une partie de cette lettre. M. Robertson a aussi dit : “ We have every thing to gain by going slowly. — Nous avons tout à gagner en ne se pressant pas.” Ceci était écrit au mois d'octobre dernier. M. Robertson, dont l'opinion a bien un certain poids, croyait qu'il ne fallait pas se hâter comme on l'a fait.

Plus loin, l'honorable premier ministre dit que le gouvernement ne doit pas faire le commerce. Oui, mais il doit veiller à empêcher les monopoles. Aux Etats-Unis on connaît le désavantage qui en résulte pour le public. Dans l'Etat de New-York, une compagnie monopolise en grande partie les voies de transport, et on sait à quels énormes inconvénients, à quelle perte même cela expose incessamment le public.

Dans l'appréciation de cette question, il ne faut pas oublier les

intérêts considérables de la classe agricole que dessert notre voie ferrée. Le tarif doit être fixé de manière à favoriser les cultivateurs. Lorsque la compagnie du Pacifique aura à desservir le commerce de l'ouest, elle ne s'occupera pas, ou ne s'occupera guère du commerce local. Nous avons un exemple de ceci à nos portes. Le Grand-Tronc ne s'occupe presque pas du trafic local tant ses facultés sont absorbées par le grand commerce de transit qu'il sollicite sans cesse et qu'il cherche à augmenter par tous les moyens en son pouvoir.

Les réclamations de messieurs McGreevy et Macdonald sont soumises à trois arbitres, gens très-capables et très-honnêtes, je n'en ai pas le moindre doute, mais ils ne sont pas forts en question de droit. Et c'est justement une question de droit dont il s'agit entre les réclamants et le gouvernement. Dans le contrat relatif à la construction du chemin de fer du Nord, le gouvernement exigeait que le chemin fût de première classe. Les entrepreneurs demandèrent que l'on préparât une cédule des travaux à exécuter, pour faciliter les paiements à mesure que les travaux avanceraient. Mais le gouvernement s'était réservé le droit de changer cette cédule. Cette dernière disposition arrêtée entre le gouvernement et les entrepreneurs ne fut pas entrée dans le contrat. Maintenant les entrepreneurs prétendent avoir fait plus d'ouvrage qu'ils n'y étaient tenus par le contrat. Je ne suis pas en état de dire que cette prétention est fondée, mais ce que je puis dire c'est que cette question n'aurait pas dû être soumise à des entrepreneurs, à des personnes que le premier ministre a traité de voleurs. Le mot dont il s'est servi n'est peut-être pas aussi fort, mais c'est là la signification, le sens que l'on est obligé de donner aux paroles suivantes du premier ministre : "Le gouvernement, du reste, n'est jamais épargné, et lorsqu'il s'agit de payer des dommages par suite d'accidents, il paie généralement le triple de ce que paierait une compagnie privée ; les arbitres, les jurés, les témoins, les avocats, tout le monde est contre lui, tant est répandue la croyance que prendre la propriété ou l'argent du gouvernement c'est presque une bonne œuvre." Ainsi on voit que si je me suis servi d'un mot énergique, j'étais justifiable de le faire. A part cette considération, je ne puis m'empêcher de dire que l'on a eu tort de soumettre à des arbitres qui ne sont pas des hommes de loi une question qui aurait dû être portée devant les cours de justice, car encore une fois, la décision qui doit être rendue repose sur un point de loi et relève des tribunaux.

L'honorable premier ministre a dit aussi que si le chemin était loué et s'il arrivait des accidents, il faudrait que le gouvernement paie les dommages resultants de ces accidents. On a cité l'exemple du Grand-

Tronc. Le terrible accident arrivé au pont de Belœil a eu lieu sur une ligne louée par le Grand-Tronc, et celui-ci, comme locataire, a été obligé de payer les dommages. Celui qui loue est responsable des accidents, cette doctrine me paraît saine et généralement reconnue comme telle partout le monde. Dans le cas où nous nous trouverons, si les transactions faites par le gouvernement sont ratifiées par la Législature, nous courrons au même degré cette responsabilité des accidents, si la doctrine du premier ministre devait prévaloir.

On se demande aussi si les recettes de \$300,000 que le trésor retire maintenant de l'exploitation du chemin de fer vont se maintenir à l'avenir?— Bien!... nous pouvons juger par analogie. Nous avons pour nous guider dans cette appréciation, l'expérience que nous donnent deux années d'exploitation. L'augmentation constatée est près de 75 p. c. Si donc cette année, pour l'exercice en cours, l'exploitation donne \$300,000, elle devra rapporter plus l'an prochain, quand bien même l'accroissement du revenu ne se maintiendrait pas à un taux aussi élevé qu'il l'a été jusqu'ici. Dans le cours du prochain exercice nous verrons se faire le raccordement avec l'Intercolonial au moyen de l'embranchement St-Charles et des bateaux-passeurs. Ceci donnera une augmentation de trafic d'au moins \$300,000 en recettes brutes, sur lesquelles nous devons retirer 75 à 80,000 piastres. Nous allons avoir de plus le raccordement avec l'ouest, avec le réseau des voies ferrées qui sillonnent cette riche région du continent. Voilà encore une cause d'accroissement dans nos recettes. De plus nous donnons \$100,000 à la compagnie du Pacifique pour établir une ligne reliant le chemin du nord au Grand-Tronc, dans les environs de Montréal. Rien de plus facile pour nous que d'exécuter ces travaux. Il y a encore là un sujet d'augmentation de la recette versée au trésor. Le gouvernement a donc eu tort de dire que la recette de \$300,000 ne se maintiendrait pas. Le gouvernement nous dit aussi que si nous gardons le chemin, la province sera obligée de dépenser \$1,140,000. A cela on répond que nous pouvons emprunter pour payer ces travaux. Je crois qu'il ne serait pas nécessaire d'emprunter, au moins nous pouvons nous en dispenser pour une bonne partie de cette somme.

Voyons les chiffres que nous communique le gouvernement pour justifier cette assertion :

Pour le prolongement jusqu'aux casernes, à Montréal, \$240,000. Pour les gares, etc., \$60,000. Pour l'embranchement de la gare Dorval, à Mile End, \$100,000. Si nous pouvons avoir une compagnie qui se chargerait de ces travaux,—on dit que des offres ont été faites—nous pourrions éviter cette dépense. Pour la propriété Bellerive, voies d'évitement, etc.,

\$50,000. Lorsque ce terrain a été acheté, c'était pour en faire une station. Maintenant que nous avons le terrain des casernes et autres terrains,—il paraît que nous en avons beaucoup—nous pouvons, il me semble, nous dispenser de construire une gare en cet endroit. Nous pourrions même vendre pour un prix équivalent à celui que la province a payé, de 30 à \$40,000. On pourrait donc, à tout le moins, retirer \$30,000 de ce terrain. Pour usines et prolongement de la voie au chemin Papineau, \$100,000. Nous avons déjà la ferme Gale et le terrain des casernes. D'après le contrat, on doit établir une voie d'Hochelaga au chemin Papineau. Il n'y a pas de nécessité de tant se hâter pour ces travaux. Nous pouvons facilement les remettre à plus tard sans le moindre préjudice. Je me crois donc justifiable de retrancher ces \$100,000 comme n'étant pas d'une nécessité tellement pressante qu'il faille s'endetter pour exécuter ces travaux. Pour quais à Québec, \$130,000. Pour hangars, table-tourmente, etc., à Québec, \$30,000. Ces quais, nous les avons aujourd'hui moyennant un loyer annuel de \$5,000, Rien ne nous presse, nous pouvons attendre pour faire ces quais et nous contenter de l'accommodation que nous avons à présent. J'ôte ces \$130,000. Il y a aussi \$30,000 pour hangars et table-tourmente. Nous pouvons continuer pendant quelques années encore de nous servir de ce que nous avons actuellement. On a dit que nous avons le meilleur chemin d'Amérique, pourquoi ne pas nous contenter de ce que nous avons ? Je ne parlerai pas des deux articles suivants : \$90,000 pour moitié des frais du service des bateaux-passeurs, reliant notre voie ferrée à l'Intercolonial, et \$50,000 pour déplacement de la voie de la rue du Prince-Édouard, etc. J'en viens à l'article pour ballast, \$50,000. J'admets que cette dépense est nécessaire, car si le ballast est négligé, le chemin se détériorera rapidement. Mais dans le contrat avec M. McGreevy, cet entrepreneur était tenu de fournir tout le ballast.

Il devait faire tout le chemin depuis Québec à Montréal, dans la ville, avec gare etc. Je ne comprends pas que, n'ayant pas traversé à St-Vincent de Paul, et s'étant arrêté à St-Martin, il demande des millions d'extra et que le gouvernement ait consenti à renvoyer ces réclamations devant trois arbitres, admettant par là même que ces réclamations ont un caractère sérieux. Je ne dirai pas que pour faire de telles demandes, il faut que ce soit des gens qui ne sont pas honnêtes, mais il y a certainement quelque chose de bien extraordinaire. Quoiqu'il en soit, comme je l'ai déjà dit il y a un instant, j'admets qu'il faut compléter les travaux de ballast de la voie.

Les \$90,000 que l'on demande pour le raccordement avec l'Inter-

colonial sont absolument nécessaires ; le pays l'admettra comme tous ceux qui connaissent l'importance des travaux que l'on doit faire. Mais je n'en puis dire autant du dernier article : pour loop-line et navigation du St-Maurice, \$65,000. S'il y a un chef de parti qui a ridiculisé ce chemin de fer dit le *loop-line*, c'est bien le premier ministre, lui-même. Pourquoi se mettre dans de nouveaux frais à propos de cette voie. Laissons-la donc tranquille et n'y mettons pas de rails d'acier. Cette dépense n'est pas nécessaire, et il serait bien malheureux de la part du gouvernement de prétendre qu'il faudrait taxer le peuple pour payer le luxe d'avoir des rails d'acier sur le loop-line de Trois-Rivières.

Il est aussi question de la navigation du Saint-Maurice. Cette rivière n'a pas deux pieds d'eau en bien des endroits. Chez moi où je demeure, on a un bateau pour faire le service de la rivière pour \$10,000. Pourquoi n'en ferait-on pas autant pour le Saint-Maurice. En retranchant tous les montants que j'ai démontré être une dépense nullement nécessaire, chose que l'on peut faire sans le moindre inconvénient pour les intérêts publics, déduction que l'on doit faire même si on veut être prudent—on arrive à une dépense nécessaire réellement de \$440,000 environ. Mais il ne faut pas oublier que cette dépense de \$440,000 ne sera pas improductive au point de vue des opérations de la voie ferrée. Elles contribueront à faire accroître le trafic et par conséquent à augmenter le revenu net du chemin. Je vous le demande, honorables messieurs, pourquoi le gouvernement nous dit-il qu'il faut \$1,140,000 quand il n'y a que \$440,000 seulement de nécessaires. Cette somme représente un intérêt annuel de 20 à 25,000 piastres ? N'est-il pas de toute évidence que le chemin paiera, sous forme d'accroissement de la recette, plus que cette différence-là.

J'aurais à parlé plus longtemps sur le discours de l'honorable premier ministre, car c'est le seul exposé que nous ayons de la question de la part du gouvernement. Mais il faut bien que je dise mes objections au contrat sur lequel nous délibérons, et c'est ce que je vais faire.

D'abord je condamne la manière précipitée avec laquelle le gouvernement a fait ce contrat. Le gouvernement nous a dit qu'il n'y avait pas eu de correspondance. Mais n'est-il pas très-bien connu que la compagnie du Pacifique a offert d'acheter tout le chemin ? Où sont les pièces qui doivent établir qu'une telle offre a été faite, et elle a été faite, il n'y a aucun doute là-dessus, car l'honorable premier ministre n'a pu s'empêcher de le dire dans son discours ? Où sont les pièces qui constatent les conditions de l'offre, les motifs du refus du gouvernement ? Ce sont autant de documents qui nous manquent pour délibérer en connaissance de cause sur cette transaction.

Les transactions relatives à la vente du chemin de fer ont été faites en moins de deux mois. Pourquoi cette précipitation? Le gouvernement ne peut l'expliquer d'une manière satisfaisante.

Parmi ceux qui s'opposent à la politique du gouvernement il n'y a pas de banquiers, mais ce sont des propriétaires demeurant à la campagne, au fait des transactions ordinaires. Ils savent que quand un tuteur vend le bien de ceux qu'il a en tutelle, il faut une assemblée de famille, afin d'avoir l'autorisation de vendre et aussi afin que l'assemblée émette son opinion sur le prix.

Il faut de plus, de par la loi, qu'il y ait des annonces dans les journaux, et chacun sait que toutes ses procédures prennent plusieurs mois. Dans le cas qui nous occupe, voilà une propriété qui a coûté et qui vaut des millions et des millions dont on dispose sans la moindre formalité, avec une précipitation inouïe. Nous savons que l'an dernier, le gouvernement a refusé un loyer de \$400,000 par année, Si le gouvernement a refusé cela avant qu'il y eut une gare à Montréal et plusieurs embranchements de valeur, il est extraordinaire qu'on vende aujourd'hui le chemin pour moins que le prix que l'on aurait reçu l'an dernier. Je trouve la déclaration relative aux \$400,000 de revenu dans un des discours du premier ministre, publié dans les *Débats* de 1881. L'honorable commissaire de l'agriculture et des travaux publics ne nous a pas dit que le compte-rendu n'est pas exact, d'où j'en dois conclure qu'il a rapporté fidèlement les déclarations ministérielles à cette époque.

Mon honorable ami le conseiller pour Chaouinigan a établi à la satisfaction de la Chambre, je n'en ai aucun doute, que des propositions avantageuses avaient été transmises au gouvernement auxquelles on aurait dû répondre. On n'en a rien fait.

L'honorable conseiller pour La Durantaye a dit des dures vérités au cabinet. Les ministres ont gardé le silence. L'honorable conseiller pour Repentigny a donné des explications qui établissent au-delà de tout doute que le marché que le gouvernement a conclu est ruineux pour la province. Et les ministres se sont tus. Je me sens humilié profondément comme membre de cette Chambre à la vue du spectacle que nous offre cette discussion. On nous refuse obstinément toute explication. On manque au respect dû au Conseil législatif. Quand je demande quelque renseignement au cabinet, ses organes en cette Chambre me répondent qu'ils n'en savent rien, ou bien on nous remet à plus tard. Plus tard, veut dire jamais. Et c'est ainsi que l'on traite les membres de cette Chambre, qui ont droit, il me semble, à un peu de considération de la

part du gouvernement. Ah ! je ne me fais pas d'illusion sur les intentions du cabinet, je sais bien qu'il va presser la discussion, hâter son terme, et pour arriver à ce but, les membres du gouvernement en cette Chambre, ne se font pas scrupule de participer dans des actes qui ne peuvent qu'abaisser la dignité du Conseil législatif.

L'honorable conseiller pour Repentigny avait des données écrites et il a expliqué dans tous leurs détails les calculs qu'il avait préparés. Il nous a lu article par article les notes qu'il avait, en demandant, à chacune d'elles si elles n'étaient pas strictement conformes à la vérité. Et le gouvernement n'a pas répondu. Même silence obstiné de la part des ministres. Jamais je n'ai vu un pareil procédé. Nous sommes invités, dans le discours d'ouverture prononcé par Son Honneur lieutenant gouverneur, à traiter cette question comme une question nationale, dégagée de toute liaison de parti, et on nous traite comme une opposition factieuse. Voilà comment on a traité les honorables conseillers pour La Durantaye, Repentigny et Chaouinigan. Je ne suis pas surpris que l'on me traite de la même manière.

En 1881, l'honorable premier ministre disait : " J'ai déclaré l'an dernier, que j'avais reçu des propositions assurant un loyer annuel net de \$350,000 à \$450,000 . . . Je trouve ces paroles dans les *Débats* de 1881, publiés par M. Alphonse Desjardins. Elles n'ont jamais été désavouées ; elles ont donc toute l'autorité qui s'attache nécessairement à une déclaration officielle. Il est donc acquis que le gouvernement a reçu une offre de \$450,000 pour le loyer du chemin, il y a de ça deux ans, et aujourd'hui on le vend pour une somme moindre que celle représentée par ce loyer de \$450,000. Pourquoi ? n'a-t-on pas demandé, par le moyen ordinaire, des soumissions ? Pourquoi ! on se le demande en vain. Serait-ce donc vrai ce que l'on a dit dans le public : que si Sir Hugh Allan n'eût pas fait une offre au gouvernement renfermant les conditions que l'on connaît, que nous aurions tout simplement le syndicat Sénécal, offrant d'acheter à meilleur marché qu'à présent et offrant moins de garantie sous le rapport des capitaux

Pour déprécier la soumission du syndicat Allan-Rivard, on a dit : Mais les deux messieurs Gault dont les noms figurent sur la soumission n'ont jamais autorisé pareil procédé. On a dû retirer leur nom par la suite. Je suis bien prêt à reconnaître qu'en effet on aurait dû se munir d'une autorisation régulière. Mais il ne faut pas oublier que ceux qui restaient comme formant partie du syndicat méritaient la confiance du pays.

L'honorable conseiller pour Salaberry a parlé de manière à nous faire

comprendre qu'il croyait que son opinion valait quelque chose, et après cette entrée en matière il nous a parlé de Sir Hugh Allan, en termes peu respectueux pour le caractère financier de ce grand capitaliste. Quoiqu'en puisse dire l'honorable conseiller pour Salaberry, il n'en est pas moins vrai que Sir Allan est une de nos gloires commerciales. C'est un grand capitaliste animé de beaucoup d'esprit d'entreprise et qui fait honneur à la province. L'honorable conseiller nous a laissé entendre que Sir Hugh Allan ne devait pas nous inspirer la confiance que nous repons en lui au point de vue où nous nous plaçons pour délibérer sur la question de la vente du chemin. Je ne défends pas Sir Allan, je ne le connais pas personnellement. Mais je ne puis me taire lorsque je vois de ces tentatives pour déprécier un homme qui porte haut dans son estime la province de Québec et qui, par sa magnifique flotte de steamers, a tant contribué à faire connaître notre pays à l'étranger.

On dit aussi bien des choses sur l'origine de l'entreprise de l'établissement d'une voie ferrée sur la rive nord. Le premier ministre, dans son discours, a prononcé les paroles suivantes sur lesquelles je prends la liberté d'attirer votre attention :

“ Il y eut en ce temps-là une espèce de croisade enthousiaste. Une compagnie se forma et jeta les bases du plan gigantesque du Pacifique canadien. Pendant 18 mois, presque toute la vallée du Nord de l'Ottawa, à partir de Montréal jusqu'à Pontiac, fut littéralement envahie par les apôtres de l'entreprise, et à la fin, on parvint à faire accepter le projet, qui voit aujourd'hui sa pleine et entière réalisation.” On parle de croisade. On n'aurait pas dû se servir de ce mot, il n'est assurément pas le bon, car les jeunes gens qui allaient aux croisades étaient animés d'autres sentiments. Quand le gouvernement a pris le chemin, il a fallu négocier avec ces croisés. Il y avait certains travaux de faits. Mais l'ingénieur a déclaré dans le temps que le prix de l'entreprise serait plus élevé, parce que les travaux qui avaient été exécutés étaient mal faits. L'argent qui avait été dépensé venait de qui? Du gouvernement et de la ville de Montréal. Sir Hugh Allan avait aussi négocié une certaine somme d'argent qui avait été consacrée au paiement de ces travaux. Je tiens à dire ces faits puisque l'on s'efforce tant de déprécier un homme qui a pris par ses propres capitaux une part large dans l'établissement du chemin de la rive nord. Le gouvernement a pris à sa charge ces travaux, parce que déjà dans le temps la province de Québec avait contribué largement pour ce chemin, travaux qui pouvaient être entièrement perdus autrement ; mais nous ne l'avons pas pris avec la pensée que nous devons en faire à tout prix un chaînon du chemin du Pacifique. Le principal objet

était de desservir les habitants de la rive nord, isolés du reste du pays pendant six mois de l'année. Nous ne sommes pas chargés ici de donner des issues au grand commerce. Cela est du ressort du gouvernement fédéral. Nous devons favoriser le développement de l'agriculture et de toutes les industries qui s'y rattachent. Voilà notre mission ; elle est grande, elle est proportionnée à nos facultés financières et elle est assez productive pour donner à notre province le rang qu'elle doit occuper dans l'union.

Pour en revenir aux jeunes "croisés", je suis en état de dire que Sir Hugh Allan, que l'on s'efforce de faire baisser dans l'estime du public, a fourni une somme assez grande pour le chemin de fer du nord et qu'il a perdu son argent pendant que les jeunes enthousiastes, eux, ont reçu du gouvernement \$65,000. Pourquoi nous parler de ce grand mouvement ? Ce n'est pas une œuvre si grandiose que de construire des chemins de fer avec l'argent des autres et, plus tard, s'en attribuer tout le mérite.

L'honorable conseiller pour Repentigny s'est plaint de ce que l'honorable conseiller pour Salaberry l'avait accusé d'exagérer quant à ce qui regarde la valeur de ce que nous donnons en vendant la voie ferrée. S'il y en a un qui ne devrait pas se permettre d'accuser personne d'exagération, c'est bien l'honorable conseiller pour Salaberry. J'ai été obligé de le rectifier deux ou trois fois, lorsqu'il a pris part à la discussion et lorsqu'il nous a parlé de la moyenne de la dépense d'exploitation de différents chemins de fer comparée aux recettes. Ainsi pour le Vermont central, la proportion est de 71 p. c. Pour le Grand Tronc 68½ et pour le South Eastern, 61 p. c. Ceci donne une moyenne de 72 p. c. a ajouté l'honorable conseiller pour Salaberry. Voilà une preuve de la légèreté avec laquelle l'honorable conseiller traite ces questions.

En suite, non content de commettre des erreurs à crever les yeux sur le présent, il a parlé du passé en homme qui ne s'y connaît pas plus que dans ce qui regarde le présent.

Il nous a dit que j'avais voté contre le projet de confédération. Je n'ai pas fait de discours alors, mais je me rappelle fort bien avoir voté l'adresse. J'ai appuyé un ou deux amendements après que l'adresse eût été adoptée ; ces amendements demandaient l'appel au peuple avant que la loi importante que l'on discutait fût passée dans le domaine des faits accomplis. Je crois que ces amendements furent faits lorsque nous étions en comité général. Et s'il y a lieu, j'en appelle au témoignage des honorables conseillers pour Repentigny, LaDurantaye et Kennébec qui formaient partie de l'Assemblée législative d'alors pour corroborer

ce que je viens de dire. J'ai dit que l'honorable conseiller pour Salaberry s'était montré d'une grande légèreté dans ses assertions. En veut-on une nouvelle preuve. La voici. Il a aussi accusé mon honorable ami le conseiller pour Lorimier d'avoir changé en 1837.

L'honorable M. **Starnes**—*conseiller pour Salaberry*.—Oh! j'ai admis qu'il était tory.

L'honorable M. **de Boucherville**—*conseiller pour Montarville*. L'honorable conseiller a commis des légèretés de langage. Qu'il souffre que je les lui rappelle. Il a accusé mon honorable ami d'avoir changé en 1837, laissant ainsi planer sur sa tête des doutes injurieux, que tout homme de cœur doit repousser avec force. L'honorable conseiller a donné à entendre par ses paroles que mon honorable ami avait été traité à l'un des partis et qu'il avait pu être classé parmi ceux qui étaient prêts à faire verser le sang, ce qui serait le déshonneur non-seulement pour mon honorable ami mais aussi pour sa famille. Voilà la légèreté de l'honorable conseiller pour Salaberry. Il n'a pas été plus véridique dans ce cas-ci qu'il ne l'a été pour l'accusation d'exagération formulée contre l'honorable conseiller pour Repentigny.

L'honorable M. **Starnes**—*conseiller pour Salaberry*.—Je n'ai pas accusé l'honorable conseiller pour Repentigny d'avoir exagéré dans ses calculs sur le coût probable du chemin de fer, j'ai simplement constaté un fait. C'est que l'honorable conseiller pour Repentigny avait commencé par dire que le chemin de fer avait coûté vingt millions de piastres et qu'il avait ensuite dit que le coût n'était que dix-sept millions.

L'honorable M. **Archaibeault**—*conseiller pour Repentigny*.—Je n'ai pas dit cela. Mes chiffres sont là, je les ai par écrit, sur mon pupitre, si l'honorable conseiller veut les voir et les contrôler, il a toute chance de le faire. J'ai établi que le coût du chemin de fer ne pourrait pas être porté à moins de dix-sept millions de piastres. Je n'ai rien dit de plus. Si le gouvernement n'a pas voulu nous donner les renseignements que les Chambres ont le droit d'avoir, nous avons bien la liberté de supposer ce qui me paraît être la vérité, en me basant sur les données officielles que nous avons déjà.

Pendant que j'ai la parole, j'en profiterai pour dire un mot d'un article d'un journal de cette ville. Cette feuille, le *Courrier du Canada*, au service de la cause ministérielle, m'attaque dans des termes qui dénotent, chez l'auteur de l'écrit en question, plus de servilisme pour ses maîtres que de bon sens et de droiture dans l'appréciation des

paroles d'un homme public. Je ne m'en plains pas du tout. Seulement, je dirai que le gouvernement prend à son service des gens bien mal élevés.

L'honorable M. **de Boucherville**—*conseiller pour Montarville.*
—Honorables messieurs, je continue mes observations. L'honorable conseiller pour Salaberry a dit que l'honorable conseiller pour Chaouinigan n'avait pas voulu prendre la responsabilité des chiffres que nous a communiqués l'honorable conseiller pour Repentigny. . . .

L'honorable M. **Starnes**—*conseiller pour Salaberry.*—Pour ceux relatifs au terrain des casernes.

L'honorable M. **de Boucherville.**—Pour les casernes, bien. L'honorable conseiller nous a dit que ce terrain avait coûté \$150,000. Voici comment les choses se sont passées. Il importe beaucoup de ne pas négliger l'importance des fait suivants. C'est le gouvernement fédéral qui a cédé ce terrain. Il l'a vendu à la corporation de Montréal pour la somme de \$150,000 pour aider à l'établissement d'une gare centrale pour les diverses voies ferrées qui aboutissent à Montréal. Mais il est bien connu que ce terrain vaut plus que la somme pour laquelle il a été vendu. Il y a en superficie 400,000 pieds, et je ne crois pas exagéré en disant que cette propriété vaut aujourd'hui \$800,000.

Avant de continuer l'étude du traité relatif à la partie ouest du chemin de fer, il est bon de revoir la correspondance. Tous ceux qui l'ont lue ont dû remarquer un fait bien étrange, un fait assez inexplicable. C'est qu'il y a des lettres sans réponse, quand de fait il y en a eues. Ou bien ce sont des négociations verbales, rien d'écrit. Quand on a dit qu'une partie de la correspondance manquait, l'honorable premier ministre a répondu que ce qui manquait était de la correspondance privée. Si on obtient la permission de leurs auteurs, a dit le premier ministre, je n'ai pas d'objection à ce que cette correspondance soit mise devant le public, et cependant on déclare que c'est une correspondance privée. Un gouvernement ne doit pas avoir de correspondance privée, et l'honorable premier ne peut en avoir, pas plus que ses collègues, de ces sortes de correspondances. Le parlement peut demander, exiger qu'on lui livre cette correspondance.

Le gouvernement ne peut pas dire ; J'ai la confiance du pays, et je fais ce que je veux comme bon me semble. Non, honorables messieurs, un cabinet, quel que soit le grand nombre de ses partisans, ne peut tenir un pareil langage ni le penser. Il n'en était pas ainsi de l'honorable Church, ci-devant trésorier de la province de Québec. Et pourquoi

M. Church tenait-il le langage que je vais vous faire connaître dans quelques instants ? pourquoi refusait-il ce secret de la correspondance au sujet des négociations relatives aux affaires publiques de la province ? c'est qu'il comprenait son rôle. C'est qu'il sentait toute la responsabilité qui lui incombait comme organe officiel du pays dans des négociations aussi délicates que celles où il s'agit de la fortune publique, des deniers du peuple. Il comprenait que ces affaires n'étaient pas les siennes, qu'elles ne l'intéressaient pas uniquement, mais qu'elles devaient être du domaine public pour la bonne raison qu'elles appartenaient au public.

Dans une lettre en date du 17 mai 1876, M. Church, alors trésorier de la province, écrivait, en réponse à M. Prentice, au sujet des négociations d'un emprunt de \$860,000, ce qui suit :

“ Je remarque que votre lettre est marquée “ privée et confidentielle.” Je dois vous déclarer que je ne puis consentir à recevoir (et j'espère que vous ne prétendez pas que j'en agisse ainsi) aucune communication que je ne sois pas libre de montrer, si je le juge à propos, à mes collègues, ou à la livrer au public, si, pour me défendre, ou dans l'intérêt public, je jugeais à propos plus tard de la livrer au public... ”

Voilà la réponse qu'un ministre devrait toujours faire. Si un gouvernement a des lettres tellement privées dans leur caractère, que le parlement ne puisse en prendre connaissance ; si un premier ministre a une correspondance tellement confidentielle, tellement privée que ses collègues mêmes ne peuvent connaître, on est bien libre de présumer, de croire à une conspiration dont je vais prouver l'existence, non imaginaire, hypothétiques, mais réelle, et cela dans un moment. Je me propose de parler de quelque chose qui ressemble beaucoup à une conspiration si toutefois c'en n'est pas une.

Dans le projet de contrat entre le gouvernement et la compagnie du Pacifique, il est dit que cette compagnie devra acheter les embranchements de Saint-Lin et de Saint-Eustache. Comment se fait-il que le gouvernement prenne tant de peine pour sauvegarder, pour garantir les intérêts des compagnies propriétaires de ces lignes ? après tout, ce sont tout simplement des compagnies particulières. Dans la correspondance qui a été imprimée et distribuée, on remarquera que M. Hall dit ceci au premier ministre : “ Veuillez me faire connaître les sommes requises pour l'achat de l'embranchement de St-Lin de même que pour les autres embranchements, afin que l'offre formelle qui doit être faite pour le chemin de fer Q. M. O. & O., puisse comprendre une disposition qui permette l'acquisition de ces embranchements subséquemment ou concurrentement.” D'après ces paroles on peut croire qu'il avait été question

de ces chemins. Quand on voit ces voies ferrées occuper une place aussi importante dans les négociations, on peut croire qu'il en avait été question. Si on pouvait avoir des doutes sur la conduite du gouvernement, ou sur sa sollicitude pour ces chemins de fer, ces doutes se dissiperaient à la lecture d'une des lettres de M. Rivard. Une entrevue paraît avoir eu lieu entre M. Rivard et le premier ministre dans le cours de laquelle il avait été question de divers sujets relatifs à la vente du chemin. M. Rivard écrit une lettre au premier ministre pour lui donner les opinions du syndicat, dont il était l'organe, sur les sujets mentionnés dans l'entretien. Voici ce qu'écrivit M. Rivard à propos de ces embranchements : " Quant à l'achat du chemin de fer des Laurentides et du chemin de fer de Saint-Eustache, lesquels n'appartiennent pas au gouvernement, si je suis bien renseigné, nous sommes disposés à entrer en négociations sur ce sujet avec les compagnies propriétaires.

N'avons-nous pas là une preuve irréfutable que l'on faisait intervenir les affaires privées de certaines compagnies au préjudice peut-être des intérêts généraux de la province. Le gouvernement a des lettres confidentielles, et ce fait insolite dans une négociation du genre de celle que nous discutons, ne nous donne-t-elle pas le droit de soupçonner que l'on a porté, préjudice aux affaires de la province en voulant sauvegarder certains intérêts privés. Dans tous les cas, c'est une probabilité qui peut facilement se présenter à nos esprits.

Les directeurs de la compagnie du Pacifique ont tenu une assemblée le quatre mars dernier. On trouve dans le rapport qui a été publié des travaux de cette assemblée, que cette compagnie a offert quatre millions de piastres pour la partie ouest. En consultant le projet de contrat, on voit que ce n'est plus que \$3,600,000 que le gouvernement va recevoir. On aurait dû le dire immédiatement.

Le public a trouvé extraordinaire que la somme soit ainsi diminuée de \$400,000. Ici se place forcément une hypothèse, en l'absence de renseignements officiels, pour expliquer cette différence de \$400,000 entre le prix offert et celui qui a été accepté par le gouvernement. Il est fort possible que les choses se soient passées ainsi : La compagnie du Pacifique ayant dit au gouvernement : je vais acheter la partie ouest du chemin pour 4 millions. Alors le gouvernement aurait répondu : achetez donc aussi ces deux chemins de fer, celui de St-Lin et celui de St-Eustache. La compagnie aurait répondu à son tour. Nous n'avons que faire de ces voies ferrées et nous ne voulons pas donner plus que 4 millions. Cependant voici un moyen. Nous allons vous donner quatre millions pour la partie ouest mais nous allons retenir \$400,000 et avec,

cet argent nous ferons les ouvrages que vous auriez été obligé de faire compléter.

Le gouvernement aurait accepté ce moyen à la condition que la compagnie achèterait les bons des compagnies propriétaire des voies ferrées de St-Lin et St-Eustache. On sait entre les mains de qui se trouvaient ces bons. Parmi nous, à la campagne, si un propriétaire vend son immeuble et s'il y a des travaux à faire c'est celui qui achète qui est tenu de les faire. Il paraît qu'il n'en est pas ainsi quand il s'agit des travaux de l'Etat, du moins le gouvernement ne l'entend pas de cette manière. Voilà à quoi s'expose un gouvernement quand il a des lettres confidentielles. Voilà à quelle supposition, plus ou moins honorable pour lui à laquelle il donne lieu quand il ne négocie pas ouvertement.

Dans le contrat relatif à l'achat de l'embranchement de St-Lin, il y a une disposition atroce. Ceux qui sont propriétaires aujourd'hui pourront retirer l'argent du prix de vente et ceux qui ont avancé quelque chose à la compagnie propriétaire on nous demande que leurs droits soient à jamais perdus. Ils pourront avoir recours seulement contre une compagnie qui n'aura plus le chemin de fer, contre une compagnie dont on connaît à peine les actionnaires ou les officiers.

Je ne suis pas un homme bien versé dans les chiffres et je ne voudrais pas par conséquent m'embarquer dans des calculs fantaisistes sur l'intérêt de l'intérêt que \$380,000 peut rapporter, aussi je ne puis m'expliquer comment cette somme de \$380,000 doit donner plus que l'intérêt d'une somme plus grande. Je ne suis pas banquier et c'est sans doute pour cette raison que je ne puis me rendre compte de la vérité de ces chiffres. J'ai été étonné d'apprendre que l'on voulait faire croire que \$425,000 était un montant moindre que \$380,000. Pour fausser le jugement de l'opinion publique sur cette question de la vente du chemin de fer on a eu recours à tous les moyens. Ceci me rappelle un fait que j'ai lu à maintes reprises. En temps de guerre, quand le vaisseau qui porte l'amiral a envoyé une bordée et que l'on a manqué son coup pour entamer les vaisseaux ennemis, on lance un avis. On appelle cela *embossé* si je ne me trompe pas. Dans cette circonstance on a aussi lancé un avis sous la forme d'une brochure à la suite de l'effort qui a été fait ailleurs pour entamer la position des adversaires de la vente du chemin de fer. On a tenté de les *embosser*, mais le succès est encore à venir. Seulement cette tentative a eu le résultat de nous donner une arme de plus pour combattre le projet de vente. Dans cette brochure on admet que l'offre de Sir Hugh Allan est meilleure que celles que l'on a acceptées. Je trouve les paroles suivantes à la page 7. Après avoir fait

force calculs pour diminuer autant que possible, cela va de soi, la supériorité de la soumission du syndicat Allan-Rivard on finit cependant par admettre qu'il y a une différence en faveur de cette soumission, que l'on a rejetée, de plus de \$200,000. Voici ce qui est dit :

“ Seule différence possible \$233,399.” Pendant que l'on s'est efforcé de prouver que l'offre acceptée était la meilleure, voici un écrivain qui s'inspire on sait où, car son nom, bien qu'il ne soit pas donné, est parfaitement connu, qui admet en définitive que la soumission est préférable aux conditions que l'on a acceptées.

Il y a aussi une autre chose que je blâme dans ce contrat, c'est la disposition par laquelle le gouvernement paie \$100,000 pour l'embranchement qui devra relier Mille End à la station Dorval, c'est-à-dire établissant des communications entre la voie ferrée du Nord et le Grand-Tronc, et avec l'ouest par cette dernière voie. Comment se fait-il que le gouvernement ne se soit pas réservé aucun droit sur cette ligne de raccordement. On a dû remarquer aussi que sur cette ligne qui doit relier la province de Québec et Québec en particulier avec le Haut-Canada, la compagnie du Pacifique sera maître absolu de ce chemin. Par ces arrangements, nous serions à la merci de l'arbitraire de cette compagnie si nous n'étions pas protégés ailleurs.

Il est un fait incontesté maintenant, c'est que la compagnie du Pacifique a offert huit millions et trois quarts pour le chemin. Le gouvernement nous a dit qu'il a cru de son devoir de refuser parce que l'intérêt offert n'était que de 4 pour cent.

Étudions cette raison du gouvernement et voyons si elle est aussi sérieuse qu'elle en a l'air.

Est-il probable, honorables messieurs, que la compagnie du Pacifique, la corporation la plus puissante du pays, celle dont les facultés financières sont les plus considérables, dont les ressources sont immenses, est-il probable qu'une telle compagnie ne pourra pas trouver de l'argent à emprunter à aussi bon marché que la corporation de la ville de Montréal? Eh! certes, il n'y a pas seulement cet exemple; certaines corporations religieuses, possédant moins de ressources encore, ont bien trouvé à emprunter plusieurs centaines de milliers de piastres à 4 pour cent. Il n'y a donc pas l'ombre d'un doute que les syndicats auxquels on vend le chemin peuvent se procurer de l'argent par la voie de l'emprunt. D'après les projets de contrat de vente, ils peuvent payer en entier le prix d'achat en donnant six mois d'avis que telle est leur intention. Je suppose donc, chose très vraisemblable, que les syndicats préfèrent, ce qui est fort probable, payer 4 pour cent d'intérêt, au lieu

de 5, et paient au gouvernement ce qu'ils lui doivent pour le chemin de fer; où le gouvernement placera-t-il les \$7,600,000 qu'il recevra, à moins qu'il ne veuille les placer au gouvernement fédéral.

On dit que le trésor fédéral vient de recevoir de la Nouvelle-Ecosse un certain dépôt à 5 p. c. Oui, c'est vrai en fait; mais a-t-on dit toutes les circonstances qui ont entouré ce prêt au trésor canadien? Il importe de les connaître pour se rendre compte de la possibilité de faire nous-mêmes un arrangement analogue. Il y a eu des négociations entre le gouvernement fédéral et celui de la Nouvelle-Ecosse à propos de la vente de certains chemins de fer. La Nouvelle-Ecosse a vendu au gouvernement fédéral, et celui-ci lui donne 5 p. c. sur le capital du prix de vente. De sorte que l'on voit que cet intérêt de 5 p. c. a été accordé grâce à des circonstances particulières, toutes exceptionnelles, sur lesquelles ce serait folie pour nous de compter. La chose n'est donc pas certaine pour nous. Il ne faut pas non plus oublier que le ministre des finances, d'accord là-dessus avec ses collègues, fait des efforts constants, comme il est du reste de son devoir, pour diminuer le taux de l'intérêt sur la dette. Nous ne pouvons donc compter que sur un intérêt certain de 4 p. c. Nous retirerons environ \$320,000, moins la somme que représente l'intérêt sur \$400,000, qu'il y a à déduire sur le prix de vente. Et on nous a dit que le chemin donnerait \$300,000 par année, sans compter, bien entendu, la recette provenant du raccordement avec l'Intercolonial.

Pendant que je parle sur le revenu du chemin de fer, je me permettrai de vous présenter une ou deux observations qui ont bien leur place ici. Il est intéressant de savoir ce que coûte l'exploitation des chemins de fer par l'Etat et par les compagnies. Dans le *Chronicle* de ce matin, je trouve les résultats de l'exploitation de l'Intercolonial pour les deux dernières années. On sait que ce chemin est plus difficile que le nôtre à exploiter. Le territoire qu'il traverse est montueux. En hiver, il tombe sur la voie plus de neige que sur le nôtre, en un mot l'exploitation présente des difficultés beaucoup plus considérables que pour celle de la rive nord. Voyons quelles sont les dépenses par mille. Elles s'élèvent à \$2,000. On admettra que le chemin du Nord offre une exploitation plus facile, en outre, il ne faut pas oublier qu'il est dans le meilleur ordre possible. Les matériaux qui ont été employés sont de la meilleure qualité. Pour ne citer qu'un fait, je dirai ceci: Pour la voie ferrée elle-même, on peut prendre des rails de différentes espèces. Même parmi les meilleures il y a encore un choix à faire, choix qui demande un soin et une attention toute particulière.

Je parle en connaissance de cause, car j'avais alors l'honneur de diriger le ministère des travaux publics, et en cette qualité de surveiller l'établissement du chemin provincial. Je me rappelle que nous avons pris les meilleures rails et pour être certains de la qualité de ce que nous achetions, le gouvernement s'assura les services d'un des hommes spéciaux qui, en Angleterre, s'occupent presque exclusivement de cela et nous l'avons chargé d'examiner les rails que nous achetions pour le chemin, afin d'avoir des articles de première qualité. Ce fait nous prouve avec quel soin on a surveillé l'ensemble des opérations relatives à l'établissement de cette voie ferrée et, par conséquent, quelle valeur on doit y attacher. Notre chemin, étant de première classe et neuf, offre donc moins de difficultés dans son exploitation. Il a une longueur totale de 326 milles. Les recettes brutes s'élèvent à l'heure qu'il est à un million quarante mille piastres environ. Le fait qu'il y a eu une exposition provinciale à Montréal l'été dernier, n'a pas contribué d'une manière appréciable à grossir le chiffre de la recette. Mais il faut tenir compte de l'immigration qui nous vient d'Europe et qui prend les proportions d'un véritable exode. Ceci ne peut aller qu'en augmentant et le chemin en retirera un bénéfice notable. Les dépenses ne peuvent pas augmenter dans la même proportion que par le passé. Il suffira d'avoir le même personnel. Il ne peut y avoir qu'une légère augmentation de dépenses pour le matériel, c'est tout ce qu'il y a à prévoir.

L'honorable conseiller pour Chaouinigané a dit que le revenu brut devra être de deux millions bientôt. Nous pouvons raisonnablement l'espérer.

On nous dit qu'il est impossible d'administrer la voie ferrée pour 60 p. c. des recettes. Je prétends que la chose est possible et je me fonde sur ce qui se passe ailleurs. Quelle est donc la moyenne des frais d'exploitation en Angleterre? Elle est de 54 p. c. des recettes brutes. Mais on dira qu'en Angleterre, il y a beaucoup plus de monde, le trafic est très-considérable. Soit, mais il ne faut pas oublier qu'en Angleterre les chemins de fer au lieu de recevoir des dotations de l'Etat, comme ici, lui paient, au contraire, des taxes, et que ces taxes entrent, figurent dans les frais d'exploitation. En Belgique,—ici le cas a plus d'analogie parce qu'il s'applique à des chemins administrés par l'Etat,—en Belgique la proportion est de 33 p. c. Je trouve ces données précieuses dans un ouvrage publié en 1878, par Joseph Parslow, intitulé "Our railways."

L'heure est avancée—il est onze heures moins vingt minutes—et comme je me propose de développer quelques points encore, je deman-

derai que la suite de la discussion—qui assurément ne pourra être close ce soir—soit renvoyée à lundi. Je désire aussi répéter en anglais les arguments que j'ai eu l'honneur d'émettre en français. Je craindrais de fatiguer la Chambre en continuant mon discours qui devra durer encore quelque temps, trop longtemps dans tous les cas pour me permettre de le terminer sans vous imposer, honorables messieurs, une fatigue que j'éprouve tout le premier.

Je prends la liberté de proposer que la suite de la discussion soit renvoyée à lundi.

L'honorable M. **Archambeault**—*conseiller pour Repentigny*.—Le règlement dit que l'ajournement doit avoir lieu le vendredi. Nous sommes près du samedi, car minuit devra sonner avant que l'honorable conseiller pour Montarville ait terminé son discours. Il nous a priés de remettre la suite du débat à la prochaine séance qui doit avoir lieu lundi. Je crois que nous devons acquiescer à cette demande, et cela pour deux raisons. D'abord parce que nous devons suivre le règlement. En second lieu parce que la courtoisie envers un collègue nous en fait un devoir. Il ne serait pas juste de nous épuiser inutilement en nous forçant de veiller jusqu'à une heure trop avancée, car il est bon de se rappeler que nous ne sommes plus, tous tant que nous sommes au printemps de la vie et que nos forces s'en sont allées avec notre jeunesse.

L'honorable M. **Dionne**—*conseiller pour Grandville, commissaire de l'agriculture et des travaux publics*.—Je m'oppose à l'ajournement du débat. Il n'est pas tard, nous pouvons continuer encore pendant quelque temps sans trop de fatigue.

L'honorable M. **Archambeault**—*conseiller pour Repentigny*.—Le gouvernement ne veut pas prendre la responsabilité de renvoyer la discussion à lundi. Il me semble que par respect pour la Chambre il devrait le faire. En refusant d'acquiescer à une demande qui reçoit, j'en suis certain, l'appui ou les sympathies de tous les membres, le gouvernement prouve qu'il n'a aucun respect pour le Conseil. Il veut agir en despotisme. Cela ne lui gagnera rien. Par les paroles que l'honorable commissaire de l'agriculture a laissé tomber de sa bouche il y a un instant, il est évident que la pensée du gouvernement est celle-ci : Voici le projet de loi, avalez-le en bloc sans le discuter. Si c'est là rendre justice à cette Chambre, je n'y comprends plus rien. Au reste, il est connu qu'on ne doit pas dépasser minuit, à moins que l'on ait décidé d'avance de nous exténuier de fatigue afin de nous attirer violemment un vote que le besoin de repos nous forcera de donner sans une discussion approfondie de la question.

Encore une fois, j'espère que le gouvernement reviendra sur sa décision et nous épargnera les fatigues d'une nuit complète occupée à siéger.

L'honorable **M. Couture**—*conseiller pour Lauzon*—Il est assez tard pour ajourner.

L'honorable **M. de Boucherville**—*conseiller pour Montarville*. —C'est ce que nous demandons.

L'honorable **M. Couture**—*conseiller pour Lauzon*.— . . . mais on devrait voter et en finir avant de nous séparer.

On a beaucoup discuté de part et d'autre le contrat qui nous est soumis, pourquoi prolonger un débat qui n'a duré déjà que trop longtemps. On a discuté sur le fait de savoir quelle est la valeur réelle du chemin de fer du Nord. Il me semble que la chose est bien facile à établir. M. Robertson, l'ancien trésorier de la province, a mis son nom au bas d'un état dans lequel il est dit que le chemin a coûté \$12,600,000. Pourquoi tant discuter un point qui me paraît clair comme le jour.

Le gouvernement est disposé à vendre le chemin de fer afin de rétablir l'équilibre rompu entre les recettes et les dépenses. Il a de plus à faire face à la balance non-payée des subventions votées à diverses voies ferrées. Le gouvernement serait aussi obligé, s'il gardait le chemin de fer de pourvoir à une dépense additionnelle de plus d'un million de piastres pour compléter la voie. Mais on trouve qu'en vendant à huit millions, le gouvernement fait un sacrifice d'au moins cinq millions. Il peut se faire que je me trompe, mais ce n'est pas mon opinion. Quand la province s'est chargée de ces travaux, elle avait déjà donné en pur don la valeur de ces cinq millions, sous forme de subventions en argent et en terres du domaine public. Il n'y a donc pas de nouveaux sacrifices de faits. Je suis convaincu que le gouvernement est incapable de continuer d'administrer les affaires publiques sans être en état de faire face à ses obligations. Mais on dit : empruntez. Pour emprunter, il faut avoir les moyens de le faire sans que ce soit une opération ruineuse. Le gouvernement, dans les circonstances où il se trouve à l'heure qu'il est, ne pourrait emprunter avec avantage.

On a dit aussi que des personnes ont offert neuf millions pour le chemin du Nord. Je ne suis pas dans les secrets de l'administration, tant s'en faut, cependant je n'hésite pas à dire que si des personnes venaient déposer sur le bureau de cette Chambre les neuf millions dont on parle, le gouvernement les prendrait immédiatement et leur livrerait le chemin de fer sans la plus légère hésitation.

Ce qui a lieu aujourd'hui pour cette vente me paraît être la répétition de ce qui s'est passé à Ottawa, il y a quelque temps. Lorsque le gouvernement fédéral a donné le contrat relatif à l'établissement de la voie ferrée du Pacifique, on a vu un syndicat, se faisant l'instrument d'un parti politique, faire une offre dans le but évident de créer des difficultés à l'administration puisque, avant que le contrat fût soumis aux Chambres fédérales, il ne faisait pas mine de soumettre pour les travaux qui étaient donnés à l'entreprise, il n'y pensait probablement point, car ce n'est que longtemps après l'ouverture de la session et après près d'un mois de discussion sur le contrat que l'offre de ce second syndicat a été faite.

Dans ce cas-ci, je crois que le gouvernement doit faire comme le gouvernement fédéral a fait : Accepter l'offre qui lui paraît la plus avantageuse pour les intérêts publics et les Chambres doivent l'appuyer dans cette conduite.

La suite de discussion est renvoyée à la séance de lundi.

La séance est levée.

CONSEIL LEGISLATIF.

Séance du lundi, le 24 avril 1882.

SOMMAIRE :—Dépôt d'une pétition par l'honorable M. Hearn.—Lecture et réception de pétitions.—Dépôt, par l'honorable M. Archambeault, d'un rapport du comité des projets de lois d'intérêt local.—Transmission de divers projets de lois.—Suite de la discussion sur le projet de loi relatif à la vente de la partie ouest du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental : suite du discours de l'honorable M. de Boucherville. Les honorables MM. de LaBruère et Lacoste.

PRÉSIDENCE DE L'HONORABLE BOUCHER DE LABRÈRE.

La séance est ouverte à trois heures et quinze minutes.

DÉPÔT D'UNE PÉTITION.

L'honorable M. **Hearn**—*conseiller pour Stadacona*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil la pétition de Joseph Addie et autres arpenteurs, demandant le rejet du projet de loi concernant la profession d'arpenteurs.

LECTURE ET RÉCEPTION DE PÉTITIONS.

Les pétitions suivantes, déposées le 21 et le 22 du courant, sont lues et reçues :

De la "Montreal Ladies Benevolent Society and House of Refuge" demandant de l'aide ; de l'institut national des beaux-arts, demandant une allocation ; du collège Morrin, demandant que sa charte soit modifiée.

DÉPÔT D'UN RAPPORT DE COMITÉ.

L'honorable M. **Archambeault**—*conseiller pour Repentigny*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil un rapport du comité des projets de lois d'intérêt local sur le projet de loi ayant pour objet de modifier la loi constituant la compagnie de sucre de betteraves de la province de Québec.

Ce projet est définitivement adopté dans les formes réglementaires.

TRANSMISSION DE PROJETS DE LOIS.

M le **Président**.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du

Conseil divers projets de lois, précédemment adoptés par l'Assemblée législative :

1. Pour constituer l'orphelinat de Marieville.
 2. Pour constituer la compagnie du chemin de fer de colonisation de l'Outaouais.
 3. Pour constituer la compagnie de chemin de fer du comté de Huntingdon, Québec.
 4. Pour constituer la compagnie de macadam de St-Hyacinthe.
- La deuxième délibération sur ces divers projets est renvoyée à demain.

L'ordre du jour appelle la suite de la discussion sur la deuxième délibération du projet de loi pour décréter et confirmer la vente de cette partie du chemin de fer, Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, s'étendant de Montréal à St-Jérôme, Aylmer et la cité d'Ottawa.

L'honorable M. deBoucherville a la parole.

L'honorable M. **de Boucherville**—*conseiller pour Montarville*.
Honorables messieurs, lorsque j'ai cessé de parler à la fin de la dernière séance, je me suis réservé le droit de continuer mes explications. Depuis, un incident à la discussion qui a lieu devant cette Chambre s'est produit et je veux en parler avant de poursuivre mon discours.

Le *Morning Chronicle*, de cette ville, dont j'ai constaté l'inexactitude au sujet d'un discours du premier ministre a publié un entrefilet à propos duquel je désire donner un mot d'explication.

J'ai écrit ce que j'ai à dire, afin que l'on puisse constater la véritable portée des paroles que je vais lire.

L'article en question est intitulé : "A breach of confidence and a severe rebuke." Je vais lire en anglais d'abord, puis je traduirai :

"In the course of his speech on Friday night, Mr. de Boucherville said he had received a letter from an intimate friend of Mr. Lacoste before the session (clearly pointing to the Premier) informing him that the Government wished to appoint Mr. Lacoste to the Council in order that they might have some one in that House to assist in the discussion on behalf of the Government. Mr. Chapleau upon hearing this reference to his letter, immediately wrote a note to Mr. de Boucherville, informing him that when he had addressed to him the lines which he had quoted in a letter marked confidential, he had trusted to his discretion and his honor. Now, however, he was sorry to have to say that it seemed as if he had made a mistake in trusting to such a safeguard. It should be understood that the date of the letter quoted by Mr. de Boucherville, will show it to have been written by Mr. Chapleau

after the resignation of Dr. Ross, and before the selection of his successor in the Council. This violation of etiquette on the part of the ex-Premier has given rise to a great deal of unfavorable comment amongst his own friends."

Voici la traduction : " Dans le cours de ses remarques, vendredi soir, M. de Boucherville a dit qu'il avait reçu avant la session une lettre d'un ami intime de M. Lacoste, (désignant clairement le premier ministre) l'informant que le gouvernement se proposait de nommer M. Lacoste au Conseil afin qu'il y eut quelqu'un pour soutenir la discussion du côté du gouvernement. M. Chapleau, en entendant cette allusion à sa lettre, écrivit immédiatement une note à M. de Boucherville, lui disant que lorsqu'il lui avait adressé les lignes qu'il avait citées dans une lettre marquée " confidentielle," il l'avait remise sous la garde de sa discrétion et de son honneur. A présent, il était chagrin d'avoir à dire qu'il lui semblait avoir fait erreur en confiant cette lettre à de tels gardiens. On doit remarquer que la date de la lettre citée par M. de Boucherville fera voir qu'elle a été écrite par M. Chapleau, après la démission du Dr. Ross, et avant la nomination de son successeur au Conseil. Cette violation de l'étiquette de la part de l'ex-premier a donné lieu à beaucoup de commentaires défavorables parmi ses propres amis."

En réponse à cet entrefilet, je dirai qu'en parlant vendredi dernier, je n'ai pas donné le nom de l'auteur de la lettre, ni ne l'ai-je désigné d'une manière spéciale. L'entrefilet dévoile ce secret, car tout, dans les lignes que je viens de lire, a été évidemment inspiré. Personne autre que l'auteur lui-même pouvait donner avec tant de précision les circonstances relatives à cette lettre et parler ainsi du sujet qu'elle traitait. Ce n'est assurément pas moi qui l'ai fait. Cette lettre contenait une proposition insultante pour moi et j'aurais répondu par lettre au lieu que par télégramme si je n'avais pas su que tous les journaux de Montréal étaient organisés en conspiration du silence et qu'ils n'auraient pas publiée une lettre venant de moi. Je ne puis faire connaître la proposition à laquelle je fais allusion sans le consentement de son auteur, parce que je n'aime pas à jeter la pierre à un homme qui se noye.

L'honorable M. **Lacoste**—*conseiller pour Mille-Isles*—J'aimerais à dire quelques mots, si l'honorable conseiller veut bien me le permettre. C'est pour moi une question personnelle que soulève cet incident. La personne la plus intéressée, c'est celui qui a écrit cette lettre, et comme je ne suis pas ici pour prendre les intérêts de telles ou telles personnes en particulier, je ne m'étendrai pas sur ce sujet parce qu'il

ne me regarde pas. Seulement, je dirai que, quand je reçois une lettre marquée confidentielle je me considère, sur l'honneur, tenu de ne pas en divulguer le contenu.

Mais ce que je ne puis laisser passer sans protêt, c'est l'accusation lancée contre moi, accusation malveillante s'il en est une. L'honorable conseiller pour Montarville a laissé entendre que j'étais ici tout particulièrement chargé de défendre le gouvernement. Une espèce d'agent salarié. . . .

L'honorable M. **de Boucherville**—*conseiller pour Montarville.*
—J'ai dit que vous aviez contribué, collaboré plutôt, à la rédaction du contrat. Je n'ai pas dit que vous étiez ici un avocat salarié.

L'honorable M. **Lacoste**—*conseiller pour Mille-Isles.*—Oui. . . . Ce bruit s'est répandu dans le public que je venais défendre le contrat. Je m'y attendais bien à ce baptême de la calomnie, lorsque je suis entré dans la vie publique. J'ai été jusqu'ici insensible aux accusations d'une certaine presse, mais il n'en a pas été ainsi lorsque l'honorable conseiller pour Montarville a relevé ces accusations pour me les jeter à la figure. Lui qui a été un ami pour moi, cette attitude m'a blessé. Cependant, je suis heureux de voir que mon honorable ami atténue la portée de ses paroles, et j'accepte l'explication qu'il donne, que je ne suis pas ici comme un avocat salarié.

L'honorable M. **de Boucherville**—*conseiller pour Montarville.*
—Vous avez accepté de venir ici et en y venant vous êtes presque lié de défendre votre œuvre, ou à tout le moins ce qui est le fruit de votre collaboration active. Au reste, vous venez de dire que vous acceptez mon explication.

L'honorable M. **Lacoste**—*conseiller pour Mille-Isles.*—Je l'accepte, oui, mais vous ne me priverez pas du droit de discuter l'insinuation qui a été formulée contre moi. Si ce que l'on a dit signifiait quelque chose, c'est que j'étais l'avocat salarié du gouvernement. Plusieurs fois, j'ai été invité d'entrer dans la politique et j'ai toujours refusé. Si j'avais accepté cela m'aurait fait faire de trop grands sacrifices personnels. Voilà dans quelles circonstances je me suis décidé d'entrer dans cette Chambre. Après avoir aidé du mieux que j'ai pu à la rédaction du contrat, j'ai dit à l'honorable premier ministre que j'étais content de voir cette transaction ainsi terminée. Alors, l'honorable premier ministre m'a demandé d'entrer ici comme l'un de vos collègues. J'ai refusé d'abord. Mais après avoir été invité à reconsidérer ma décision, j'ai fini par accepter—qu'on le remarque bien—sans condition, autre que celle de remplir conscien-

ciusement mon devoir. C'est comme citoyen de la province que j'ai été appelé par le représentant de Sa Majesté à venir siéger parmi vous. Voilà les circonstances dans laquelle j'ai été nommé conseiller législatif et elles sont honorables. Si j'ai insisté pour donner ces explications, c'est que plusieurs personnes m'ont dit qu'on devait comprendre par les paroles de l'honorable conseiller pour Montarville, et par les rumeurs et les insinuations répandues dans le public par des journaux malveillants, que l'on devait comprendre, dis-je, que j'étais ici l'avocat salarié du gouvernement.

L'honorable M. **Beaudry**—*conseiller pour Alma*.—L'honorable conseiller pour Montarville serait-il assez bon pour nous expliquer ce qu'il entend par le mot "noyé" ?

L'honorable M. **de Boucherville**—*conseiller pour Montarville*.—Je ne crois pas que l'honorable conseiller soit en danger de se noyer. Qu'il n'ait pas de crainte sur ce sujet.

L'honorable M. **Beaudry**—*conseiller pour Alma*.—Qui désignez-vous ? Je sais qu'il est question de noyade politique ; eh bien ! si on veut dire que le gouvernement va rencontrer un échec ici, je puis dire que le Conseil va adopter la proposition ministérielle.

L'honorable M. **de Boucherville**—*conseiller pour Montarville*.—Honorables messieurs, à la séance de vendredi, j'ai établi, à la satisfaction, je pense, de ceux qui m'ont écouté, que le gouvernement n'avait pas traité cette honorable Chambre avec la considération qu'elle mérite. Que l'honorable commissaire des travaux publics nous avait fait son exposé dans un discours de cinq minutes, tandis que dans une autre enceinte l'honorable premier ministre avait pris cinq heures pour renseigner les membres de cette Chambre sur les vues et les motifs du gouvernement.

En second lieu, je crois avoir démontré que dans le discours d'ouverture, on nous disait qu'en considérant la question de la vente du chemin de fer, il serait de notre devoir de nous élever au-dessus de l'esprit de parti et envisager la chose au point de vue national et que néanmoins aussitôt que quelques membres eurent manifesté l'intention de ne pas approuver la vente, on avait ameuté contre eux la presse qu'on pouvait commander et qu'on avait montré beaucoup d'habileté à organiser la conspiration du silence sur les objections au projet de loi qui nous est soumis, et que cela c'était pratiqué surtout à Montréal, où les principaux journaux libéraux et conservateurs avaient donné le spectacle d'un touchant accord.

Etant réduit pour toute explication ministérielle au discours de l'honorable premier ministre, j'ai fait remarquer que cet exposé fourmillait d'inexactitudes et entre autres les suivantes : A la neuvième colonne du supplément publié par la *Minerve*, il est dit : " le gouvernement avait été en correspondance avec tous ceux qui pouvaient s'intéresser à une telle affaire " et que néanmoins on déclarait plus loin n'en avoir pas eue avec la compagnie du Pacifique. Il est dit aussi que le gouvernement se trouvait déchargé des travaux, tandis que si l'on regarde au traité avec la compagnie du Pacifique, à la page 2, clause 3, on voit que le gouvernement est chargé de les continuer. En troisième lieu qu'à la colonne 11 du discours du premier ministre, on donnait à entendre que les contrats pour la construction du chemin de fer du Nord avaient été déclarés mal faits par les commissaires du chemin, tandis qu'en consultant ce rapport auquel il est fait allusion, à la page 8, on verra que si le contrat est désavantageux, il l'est, non pour le gouvernement, mais pour l'entrepreneur, aux intérêts duquel le gouvernement n'était pas obligé de veiller.

Dans la colonne 17 du même supplément, il est dit que le gouvernement ne doit pas faire le commerce. C'est vrai, mais il doit le régler et empêcher qu'une compagnie ne puisse le contrôler ; le gouvernement ne s'étant pas réservé le droit de fixer le tarif comme l'a fait le gouvernement d'Ottawa.

J'ai prouvé que le gouvernement n'aurait pas dû soumettre à un tribunal d'arbitrage les réclamations de messieurs McGreevy et Macdonald quand il vient déclaré, par l'organe du premier ministre, que les arbitres et les avocats, quand ils ont affaire au gouvernement, ne sont pas des gens honnêtes.

Que les dépenses nécessaires, se montent, d'après le dire du premier ministre, à \$1,140,000, tandis qu'en réalité 4 à 5 cent mille piastres sont plus que suffisantes au moins pour d'ici à deux ou trois ans.

J'ai aussi établi que cette partie de l'exposé de la question où l'on exprime des doutes sur le maintien du chiffre de la recette à \$300,000, n'est pas fondée, si l'on considère que le raccordement avec l'embranchement St-Charles au moyen du nouveau service de la traverse, sans compter les grandes facilités données aux voyageurs par le prolongement de la voie aux casernes à Montréal, sont autant d'éléments qui garantissent une augmentation, et il en sera ainsi surtout si l'immigration immense qu'on nous annonce a lieu.

L'offre de la compagnie du Pacifique d'acheter tout le chemin pour huit millions et trois quarts n'était pas à dédaigner, parce que l'intérêt offert n'était que de 4 p. c. J'ai donné la raison qui me fait exprimer

cette pensée. Les syndicats qui se portent acquéreurs de notre voie ferrée, ont le droit de payer le prix d'achat en entier en donnant avis de leur intention. Ils paieront parce qu'en agissant ainsi, ce sera agir dans leur propre intérêt s'ils trouvent de l'argent à meilleure condition que l'intérêt qu'ils paient, et il leur sera facile d'emprunter. Dans ce cas quel taux la province trouvera-t-elle pour le capital qu'elle aura en mains? Nous ne pouvons pas espérer obtenir plus que 4 p. c., ce que nous aurions eu de la compagnie du Pacifique,

J'ai aussi fait observer la précipitation qu'on avait apportée à conclure un marché de cette importance, sans la moindre correspondance écrite avec les personnes représentant la compagnie du Pacifique. On n'a pas même pris autant de temps qu'il en faut pour faire vendre la bicoque d'un pauvre débiteur.

Quand il s'agit de vendre l'héritage d'enfants mineurs, il faut une foule de formalités, entre autres l'évaluation de la propriété à un prix au-dessous duquel cette propriété ne peut être vendue. Pourquoi n'avoir pas dit aux acheteurs : payez-nous au moins la valeur réelle des rails, des ponts de fer, du matériel roulant, des immeubles appartenant au service de la voie. On peut en déterminer le prix, le gaspillage, s'il y en a eu, ne le payez pas, mais donnez-nous la valeur que vous coûtera un chemin de fer de même qualité.

J'ai rappelé l'offre de \$450,000 de revenu annuel faite, au dire du premier ministre, il y a deux ans. Comment se fait-il qu'aujourd'hui nous ne pouvons avoir qu'une somme moindre à celle offerte il y a deux ans, lorsque la voie avait moins de valeur qu'elle en a à présent.

On ne peut pas dire que le chemin vaut 5, 6 7 ou 8 millions. On n'a pas fait d'évaluation de la voie et de son équipement. Tout ce qui a été fait c'est que l'on est venu nous dire : nous avons vendu tant. Quand le Grand-Tronc a vendu la ligne s'étendant de Hadlow Cove à la Rivière-du-Loup, ligne qu'il ne pouvait pas vendre à d'autres qu'au gouvernement fédéral, quelles ont été les conditions de la vente? Dans l'acte fait en 1879, le Grand-Tronc s'est réservé le matériel roulant et tout ce qui pouvait s'enlever. Ce chemin cependant ne possédait pas des terminis situés à des endroits de grande valeur, tandis que le nôtre se termine à Québec même; Montréal et Ottawa sont des points très-importants de relais. Nous donnons un chemin avec les ponts en fer, des rails en acier, un matériel roulant de première classe, de plus des propriétés qui n'appartiennent pas au chemin de fer. Quand on a fait ce traité, on a ajouté encore une autre propriété de valeur; je veux parler d'une grande partie de la propriété des casernes. On donne tout le terrain jusqu'au mur d'enceinte de la prison.

On a insisté beaucoup sur l'importance de vendre à la compagnie du Pacifique, et on dit bien haut que cela assurerait à notre province le commerce de l'ouest. Cette assurance, nous l'avons déjà. La province a des pouvoirs de circulation jusqu'au Sault Sainte-Marie. Veuillez, honorables messieurs, consulter le statut 43 Victoria, chapitre 52, à l'article 14 et vous y verrez que ces pouvoirs sont garantis à la province sur le Canada central. La compagnie du Pacifique ayant acheté cette ligne, nous nous trouvons à posséder les mêmes avantages, la même loi renferme une disposition relative au terminus ; ceci s'applique à un chemin allant jusqu'au lac Supérieur. On dira peut-être que la compagnie du Pacifique a une charte qui lui permet d'aller jusqu'au lac Supérieur, et que conséquemment nous perdons nos avantages. Ceci pourrait être matière à un procès et si l'honorable conseiller pour Mille-Isles, qui est un avocat éminent, était employé pour défendre les droits de la province, j'ai assez de confiance dans son habileté pour dire qu'il gagnerait le procès.

Je vais lire cet article 14 auquel je fais allusion :

“Le gouvernement de la province de Québec aura aussi droit de circulation pour son trafic et ses convois sur le chemin de fer du Canada central dans toute sa longueur, à condition qu'il accorde à la compagnie du chemin de fer Canada central un droit de circulation identique et réciproque sur son propre chemin de fer, aux termes et conditions qui seront arrêtés et convenus ou établis tel que ci-dessus prescrit à l'égard de la compagnie du chemin de fer de Jonction d'Ontario et du Pacifique, ce droit de circulation devant être exercé sous le contrôle du gouvernement de Québec et du chemin de fer du Canada central chacun relativement à son propre chemin de fer.

Et le droit de circulation par le présent conféré au gouvernement de Québec comprendra le pouvoir de le déléguer à toute autre compagnie de chemin de fer qui pourra être autorisée à relier son terminus occidental à un point quelconque du chemin de fer du Canada central, dans lequel cas le droit de circulation du gouvernement de Québec, sur la partie du chemin de fer du Canada central, située à l'est de ce point, cessera et s'éteindra, et la dite compagnie du chemin de fer du Canada central aura droit de circulation sur le chemin de fer de la compagnie à laquelle le droit de circulation sera délégué, ainsi que sur le chemin de fer du gouvernement de Québec; tel que par le présent prescrit ; mais le gouvernement de Québec pourra, en aucun temps, annuler cette délégation et reprendre son droit de circulation sur la dite partie du chemin de fer du Canada central, et renouveler cette

délégation et abandonner son droit. Et si pour aucune cause et en aucun temps tel chemin de fer de raccordement n'a pas la facilité d'exercer ce droit de circulation sur le chemin de fer du Canada central, la compagnie qui en sera propriétaire sera revêtue et jouira à son égard de pouvoirs, droits et privilèges identiques à ceux ci-dessous conférés à la compagnie du chemin de fer de Kingston à Pembroke, et aux mêmes conditions."

Il ressort deux choses importantes de la lecture de cet article : D'abord, comme je l'ai dit tout à l'heure, il ressort que le gouvernement avait ses communications avec l'ouest au moyen de droit de parcours sur le Canada central. En second lieu, j'attire ici l'attention des honorables conseillers qui ont des intérêts dans l'ouest, c'est que, en vertu des dispositions de cet article, le seul chemin auquel le gouvernement pouvait céder ses droits de circulation, c'était, comme c'est encore aujourd'hui, à une voie ferrée partant d'Aylmer et allant rejoindre le Canada central.

Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas assuré au chemin de fer de Pontiac ce droit de circulation sur la voie ferrée du Canada central, devenue la propriété de la compagnie du Pacifique. Nous avons le temps devant nous, car la partie au nord du lac Supérieur ne sera pas terminée avant deux ou trois ans, mais dans un an on atteindra le lac Supérieur.

Il ne me reste qu'à présenter quelques courtes observations à la Chambre. On a dit, sous prétexte de clore hâtivement la discussion, que chaque jour de retard apporté à la solution définitive de cette question représentait une perte absolue pour la province et voici comment : Les travaux que le gouvernement fait exécuter à Montréal progressent lentement, néanmoins, il y a chaque jour un certain montant de travaux de faits, et la province paie, tandis que si le projet était définitivement adopté et, le transfert de la voie accompli, ces travaux cesseraient d'être à la charge du gouvernement. Pourquoi dire une chose qui n'est pas conforme à la vérité et qui met le public en erreur. Dans le contrat il est dit que les travaux restent à la charge de la province.

On a fait appel aux liens de parti ; et l'on a menacé des foudres de ceux qui s'intitulent le parti conservateur, les membres de l'une et l'autre chambres qui se sont permis d'avoir une opinion à eux. Je suis un ardent partisan du gouvernement fédéral et j'ai la plus grande confiance dans le cabinet au pouvoir, mais il faut bien admettre qu'un homme qui marche d'accord avec ce cabinet est aussi bon conservateur que ceux qui s'arrogent des droits que je ne puis reconnaître. Une circonstance, un cas à peu près analogue s'est présenté il n'y a pas bien longtemps à Ottawa.

Je fais allusion à la charte de la compagnie du Pacifique. A cette occasion le gouvernement fédéral, dont on a cité la conduite comme un exemple à suivre—malheureusement ceux-là mêmes qui en parlent l'ont oubliée au moment où il aurait fallu qu'ils s'en seraient rappelée—n'a pas traité les Chambres haut la main, comme on le fait dans ce cas-ci. Et le gouvernement fédéral, dans ses négociations n'avait donné aucune prise à la critique la plus malveillante. Que ne pouvons-nous en dire autant dans la présente circonstance.

Dans la transaction que le gouvernement nous demande de sanctionner, j'y vois d'abord une précipitation extraordinaire, dangereuse, une négligence inconcevable des plus chers intérêts des diverses parties importantes de la province et un oubli impardonnable des intérêts financiers du pays.

Avant de terminer, il me reste encore à poser une question à l'honorable commissaire de l'agriculture et des travaux publics. L'honorable ministre sera-t-il assez bon de nous dire si tous les documents relatifs à cette transaction ont été déposés sur le bureau de la Chambre ?

L'honorable M. **Dionne**—*conseiller pour Grandville, commissaire de l'agriculture et des travaux publics*.—Oui, ils ont été tous déposés ; tous ceux que l'on a demandés.

L'honorable M. **de Boucherville**.—Tous les documents nécessaires ?

M. le **Ministre**.—Tous les documents demandés

L'honorable M. **de Boucherville**.—L'honorable ministre doit se rappeler qu'il a dit déjà que tous les documents nécessaires pour éclairer la question avaient été déposés sur le bureau de la Chambre. Bien, voyons ce que nous avons. Voici tout ce que nous avons sur la vente à la compagnie du Pacifique : " Extrait des minutes d'une assemblée ajournée du bureau des directeurs, tenue aux bureaux de la compagnie, à Montréal, samedi, le quatrième jour de mars 1882.

" Présents : D. McIntyre, premier vice-président ; R. Angus, deuxième vice-président ; Donald A. Smith, directeur. Par procuration, H. S. Northcote, directeur ; C. D. Rose, directeur ; J. J. Hile, directeur ; et Geo. Stephen, président.

" M. McIntyre fait rapport à l'assemblée qu'une convention a été passée avec le gouvernement de Québec pour l'achat de la partie ouest du chemin de fer Q. M. O. & O., s'étendant de Montréal à St-Jérôme, Aylmer et Ottawa, pour la somme de \$4,000,000, et qu'il a été mis devant le bureau un projet de contrat contenant les conditions de l'achat,

lequel a été mis en liasse dans les archives de la compagnie et marquée D. Et il est résolu : Que le dit contrat soit confirmé par les présentes, et que MM. McIntyre et Angus sont autorisés par les présentes à exécuter en faveur de cette compagnie un acte d'achat, dans la même forme que le dit projet.

“ Pour vraie copie.

C. DRINKWATER, secrétaire.”

Si le gouvernement n'a pas d'autre document que celui-là à nous communiquer, je suis dans la pénible position de dire que le cabinet ou quelqu'un dans le cabinet a trompé les Chambres et le public. Je fais une exception pour les ministres qui siègent dans cette Chambre. Ils n'étaient pas dans le cabinet alors. Lorsque l'honorable conseiller pour Chaouinigan en est sorti, la transaction n'était pas encore faite et la vente n'avait pas eu lieu. Cependant les deux honorables ministres qui ont été appelés à faire partie du cabinet après la sortie de mon ami le conseiller pour Chaouinigan sont politiquement responsables, non pas moralement, de ce qui s'est fait dans l'intervalle. S'il n'y a pas d'autre document, le gouvernement a trompé la Chambre et le public en disant qu'il avait vendu la partie ouest du chemin de fer à la compagnie du Pacifique. On a vendu le chemin à des personnes qui n'étaient pas autorisées à l'acheter. L'honorable conseiller pour Mille Iles trouve quelque chose qui prête à rire dans ce que je dis, mais, malgré son sourire d'incrédulité, je pense qu'il n'aurait pas oublié, lui, de mettre dans le contrat, une disposition pour obtenir des actionnaires une confirmation de l'acte des directeurs.

Par la loi qui constitue la compagnie du Pacifique, — et j'attire d'une manière toute spéciale l'attention de la Chambre sur ce point — les directeurs ne peuvent acheter qu'en vertu d'une autorisation préalable d'une assemblée générale spéciale des actionnaires, régulièrement convoquée à cette fin. Voici le texte même de la loi sur ce sujet. Je donne lecture de l'article 25 :

“ La compagnie en vertu de l'autorisation d'une assemblée générale spéciale de ses actionnaires, et comme prolongement du chemin de fer qu'elle est par le présent autorisée à construire, pourra acheter ou acquérir, par bail ou autrement, et posséder et exploiter le chemin de fer de la compagnie du Canada central, ou se fusionner avec elle, et pourra acheter ou acquérir par bail ou autrement et posséder et exploiter une ligne ou des lignes de chemins de fer entre la cité d'Ottawa et un point quelconque des eaux navigables du littoral de l'Atlantique ou tout

autre point intermédiaire, ou elle pourra acquérir des droits de circulation sur tout chemin de fer actuellement construit entre Ottawa et tout tel point ou point intermédiaire.

... " Inutile de vous lire l'article en entier; je le reproduis intégralement dans la proposition que je vais déposer sur le bureau de la Chambre.

L'honorable conseiller pour Mille-Isles qui n'a pas l'air de croire à la solidité de mon augmentation, pourra tout à son aise prouver que j'ai tort devant le comité que je demande. Je dis que la vente sur laquelle nous délibérons n'est pas réelle, qu'elle n'est que fictive. S'il n'y a pas d'autre document à produire, il est certain que la vente n'a pas été faite à la compagnie du Pacifique.

L'honorable M. **Starnes**—*conseiller pour Salaberry*.—L'honorable conseiller prétend-il que, cette transaction n'a pas été autorisée par le bureau des directeurs?

L'honorable M. **de Boucherville**—*conseiller pour Montarville*.—Je dis que les actionnaires n'ont pas autorisé l'achat.

L'honorable M. **Lacoste**—*conseiller pour Mille-Isles*.—L'honorable conseiller voudrait-il nous dire le nom des actionnaires?

L'honorable M. **de Boucherville**.—L'honorable conseiller pour Mille-Iles qui a pris une part très-active à la rédaction du contrat doit les connaître.

L'honorable M. **Lacoste**.—Oui, et le public les connaît.

L'honorable M. **de Boucherville**.—Je propose, si l'honorable conseiller pour Repentigny, M. Archambeault, veut bien appuyer mon amendement, que le dit projet de loi ne soit pas lu maintenant, mais qu'il soit renvoyé à un comité composé des honorables MM. Webb, Rémillard, Lacoste, de Boucherville et Archambeault, avec instruction de s'enquérir et de faire rapport aussi promptement que possible si la vente de la partie ouest du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, alléguée par le projet de loi maintenant soumis à cette honorable Chambre, avoir été faite à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, a réellement été faite à la dite compagnie en conformité de la section 25 de la 44 Victoria, chapitre premier, qui se lit comme suit :

" La compagnie, en vertu de l'autorisation d'une assemblée générale spéciale de ses actionnaires et comme prolongement du chemin de fer, qu'elle est par le présent autorisée à construire, pourra acheter ou acquérir par bail ou autrement, et posséder et exploiter le chemin de

fer de la compagnie du Canada central, ou se fusionner avec elle, et elle pourra acheter ou acquérir par bail ou autrement et posséder et exploiter une ligne ou des lignes de chemin de fer entre la cité d'Ottawa et un point quelconque des eaux navigables du littoral de l'Atlantique ou tout autre point intermédiaire, ou elle pourra acquérir des droits de circulation sur tout chemin de fer actuellement construit entre Ottawa et tout tel point ou point intermédiaire,—et la compagnie pourra acheter ou acquérir tout tel chemin de fer sujet à telles hypothèques, charges ou redevances alors existantes qui seront stipulées et convenues ; et elle possèdera à l'égard de toutes lignes de chemins de fer ainsi achetées ou acquises et devenant la propriété de la compagnie, les mêmes pouvoirs au sujet de l'émission d'obligations sur ces lignes ou aucune d'entre elles, jusqu'à concurrence d'une somme n'excédant pas vingt mille piastres par mille, et au sujet de la garantie de ces obligations, que ceux qui sont conférés à la compagnie par la vingt-huitième section du présent, au sujet des obligations qu'elle peut émettre sur le chemin de fer du Pacifique canadien ; mais cette émission d'obligations ne préjudiciera en rien aux droits d'aucun détenteur d'hypothèque ou autre redevance déjà existante sur une aucune ligne de chemin de fer ainsi achetée ou acquise ; et le montant des obligations dont l'émission est par le présent autorisée sur cette ligne de chemin de fer sera réduit du montant des hypothèques ou redevances dont elle sera ainsi grevée, laquelle autorisation d'une assemblée générale spéciale des actionnaires ne se trouve ni dans le contrat entre le gouvernement et la compagnie du Pacifique canadien, ni dans aucun autre document mis devant cette Chambre.

L'honorable M. **de LaBruère**—*conseiller pour Rougemont, président du Conseil législatif*.—Honorables messieurs, la question qui agite en ce moment les esprits est une des plus importantes que la Législature de Québec ait eu à discuter, depuis l'existence de la Confédération. Il s'agit de céder à deux compagnies notre voie ferrée provinciale, construite au prix de grands sacrifices. Ce chemin est particulièrement cher à notre province de Québec et c'est pour nous une route de prédilection. De tout temps, le gouvernement du Canada a désiré attirer dans ce pays le commerce de l'Ouest et dans ce but, a dépensé des sommes considérables pour faire concurrence à la République des États-Unis. Il s'est efforcé de rendre facile la navigation par le St-Laurent au commerce transatlantique. Il a creusé des canaux qui font l'admiration des étrangers ; dans le même but, le gouvernement de la Puissance a décrété la construction du chemin de fer du Pacifique canadien. Dans ce but aussi, le gouvernement de Québec a assumé

l'obligation de construire le chemin de fer du Nord, ce qui il est vrai a mis une gêne momentanée dans nos finances, mais n'en a pas moins causé un bien immense à la population intelligente, riche et nombreuse qui habite la rive nord du St-Laurent.

Il ne faut donc pas s'étonner si des adversaires du gouvernement dans cette question du chemin de fer, ont cherché à exciter l'opinion publique, qui naturellement était anxieuse de connaître les conditions de la vente projetée. Cette vente a aussi produite une divergence d'opinion entre un membre important du gouvernement et ses collègues, et la démission de l'honorable conseiller pour Chaouinigane, comme président du Conseil législatif, a pu faire croire d'abord à quelques citoyens de Québec, que les intérêts de la capitale se trouvaient menacés par le projet de vendre le chemin de fer en deux tronçons.

Je dois dire pour ma part que j'ai regretté cette divergence d'opinion à la veille d'une session dans un temps où il était important pour le chef du cabinet de concentrer toutes ses forces, afin de faire prévaloir la politique qu'il croyait la plus conforme aux intérêts bien entendus de la province de Québec. Se démettre comme l'a fait l'honorable conseiller pour Chaouinigane, c'était vouloir scinder en deux le parti conservateur dont jusqu'alors il avait été un des membres les plus importants, et mettre dans l'embarras des amis dont il avait été à même d'apprécier le mérite et dont il avait partagé les opinions.

Je ne veux pas accuser les motifs de mon honorable collègue, il croyait sans doute agir dans les intérêts de la province, mais je me demande si sa démission comme ministre était justifiée par les circonstances s'il avait bien pesé toute chose et compris le sentiment public. On a souvent répété dans la presse ennemie du gouvernement, que l'honorable premier se laissait influencer par quelques personnes qui l'entourent. Il me sera permis de rétorquer l'argument et de demander à mon tour à mon honorable prédécesseur s'il ne s'est pas laissé circonvenir par certaines personnes qui étaient en relations plus ou moins directes avec lui, qu'il traitait comme ses amis et peut-être ses confidents, qui étaient reconnus comme particulièrement hostiles au chef du gouvernement et ne cherchaient que l'occasion de trouver un homme politique, en mesure par ses services passés et son talent d'entraver la politique du premier ministre. Je crois que mon honorable collègue regrettera avant longtemps, s'il ne le regrette déjà, la démarche qu'il a prise et les peines infinies qu'il s'est données, pour réussir dans son opposition au gouvernement.

Depuis le commencement de la discussion, on a reproché aux mem-

bres du gouvernement de ne pas donner assez d'explications sur la vente projetée du chemin de fer. Je crois que ce reproche n'est pas fondé et qu'il manque même de bonne foi. La politique ministérielle sur la question qui nous occupe est connue depuis longtemps, les débats qui ont eu lieu dans l'Assemblée législative ont été publiés, tous les journaux ont commenté le projet de loi, le premier ministre lui-même a donné les détails les plus amples, tous les moments concernant la transaction ont été déposés devant cette Chambre, et de plus l'honorable ministre des travaux publics a donné des explications claires et lucides sur le sujet. C'était de la part de nos adversaires une tactique que nous avons réussi à déjouer, car le gouvernement n'était pas sans se douter qu'on proposerait un amendement à la seconde lecture du projet de loi. Il est fort étrange d'entendre dire aux honorables conseillers pour Chaouinigan et pour Montarville qu'ils ne sont pas en mesure de se prononcer avec connaissance de cause sur la question, lorsque depuis près de deux mois, ils ne cessent de dénoncer la politique du gouvernement ; il est à la connaissance de tout le monde que, dès le commencement de la session, avant que le public connût les projets du contrat de vente du chemin, avant que des explications eussent été données, on a cherché à préjuger les membres de cette honorable Chambre et à les faire prononcer dans un sens hostile à la politique du premier ministre. Ça été une cabale régulièrement organisée et énergiquement poursuivie par des hommes qu'on ne s'attendait certainement pas voir jouer un rôle aussi incompatible avec leur dignité habituelle. L'honorable conseiller pour Grandville et moi n'avons pas cru adopter la tactique de nos adversaires et chercher à influencer les honorables membres de cette Chambre. On ne nous a vus ni dans la salle de lecture, ni dans les salles de comités, ni dans les passages, ni dans les hôtels, chercher à préjuger contre ceux qui opposent le gouvernement actuel.

Nous avons une politique que nous croyions bonne et nous aurions cru faire injure à nos collègues en cherchant à obtenir d'eux une opinion, avant qu'elle fût mûrement formée. Nous avons compté sur leur intelligence, leur loyauté, sur leur désir de faire le bien et non sur leurs préjugés.

L'honorable conseiller pour Montarville qui vient de parler a fait sur cette question de vente un discours qui a dû causer à ses amis une bien pénible impression. Ayant occupé dans le pays la position élevée de premier ministre, on s'attendait qu'il traiterait cette question avec les idées larges de l'homme d'état. Ayant laissé son siège de sénateur à

Ottawa pour venir ici combattre le gouvernement, ayant consacré tous ses efforts et son énergie à opposer la loi, ayant toujours gardé à vue ses partisans, dans cette Chambre, afin de réchauffer le zèle des uns et convaincre davantage les autres, on supposait que son discours serait la pièce de résistance de l'opposition, le boulet qui ferait brèche dans la forteresse du gouvernement. L'honorable conseiller, malheureusement pour sa cause, s'est trop occupé de stratégie et quand le moment fut venu de tirer, ses amis s'aperçurent qu'il avait oublié de charger le canon, détail assez essentiel dans la bataille.

J'ai toujours eu beaucoup de respect et d'affection pour l'honorable conseiller pour Montarville ; cette affection et ce respect, m'ont fait regretter infiniment de le voir descendre du piédestal où j'aimais à le voir, et traiter cette grande question d'intérêt public à un point de vue étroit. En l'entendant parler de supprimer les travaux qui, dans mon opinion, seraient infiniment avantageux à la province, j'ai cru qu'il voulait rétrograder au lieu d'avancer, et peut-être revenir au temps où un député au parlement s'opposait à la construction des chemins de fer, parce que cela aurait pour effet d'effrayer les vaches laitières.

Avant de répondre aux objections qui ont été faites à la vente du chemin, je signalerai les contradictions vraiment étranges que l'on remarque chez ceux qui opposent la politique du gouvernement.

Que dit la lettre de démission de l'ex-président du Conseil législatif ?
" La vente de la partie ouest de ce chemin à une compagnie désinté-
" ressée dans le succès futur de la partie qui relie Québec à Montréal,
" avec le projet de louer ou de vendre cette dernière partie à une autre
" compagnie, serait, dans mon opinion, contraire aux intérêts généraux
" de la province, et très-préjudiciable à ceux d'une importante section
" du pays. "

Cette lettre veut dire trois choses : premièrement, qu'en principe l'honorable conseiller pour Chaouiniganne était favorable à la vente du chemin de fer provincial ; deuxièmement, qu'il était défavorable à la vente de la division ouest au syndicat du Pacifique ; troisièmement, qu'il voulait vendre tout le chemin à une seule compagnie et non le louer, ou le vendre en deux parties distinctes. Mon honorable collègue, dans cette lettre, exprimait une opinion qui lui était personnelle, mais il a dû s'apercevoir depuis qu'il n'exprimait pas l'opinion de la grande majorité des représentants du peuple qui ont appuyé le gouvernement dans l'Assemblée législative, et même qu'il différait complètement de ceux qui se sont prononcés contre la politique du gouvernement. Car, parmi les personnes qui blâment l'action du cabinet, il y en a qui diffèrent

totalemment de l'opinion émise par mon honorable collègue dans sa lettre de démission, en ce sens, qu'elles veulent que le gouvernement garde la propriété du chemin : c'est l'opinion de l'honorable conseiller pour Montarville, c'est l'opinion du "Canadien," qui passe pour être l'organe de l'honorable conseiller pour Chaouinigané ; d'autres sont favorables à la vente de la partie ouest du chemin au syndicat du Pacifique, mais ne veulent point que l'on vende la division est, parce que, dans leur opinion, elle devra augmenter en valeur par suite de son raccordement avec l'Intercolonial. Ils diffèrent donc totalement sur un point essentiel avec l'honorable conseiller pour Chaouinigané qui, dans sa lettre, considère la vente du chemin en deux tronçons comme chose préjudiciable aux intérêts généraux de la province.

Il y a une troisième classe de personnes qui diffèrent aussi totalement d'opinion avec l'honorable conseiller pour Chaouinigané ; ce sont celles qui sont disposées à vendre ou louer séparément les divisions est et ouest du chemin, mais trouvent que le prix accepté par le gouvernement n'est pas assez élevé.

Mon honorable collègue, en se démettant comme ministre, se trouve donc à avoir pris une position qui n'est acceptable ni aux uns, ni aux autres. Elle n'est acceptable ni au gouvernement, ni à ceux qui veulent garder le chemin, ni aux personnes qui approuvent la vente de la division ouest à la compagnie du Pacifique, mais s'opposent à la vente de la division est, ni à celles qui sont disposées à vendre séparément les deux divisions, pourvu que cela soit à un prix plus élevé que celui mentionné dans le contrat.

Chose plus extraordinaire encore, l'honorable conseiller a prononcé en cette Chambre un discours, dans lequel il a déclaré formellement que le temps n'était pas opportun de vendre le chemin ; par cette déclaration, il a contredit sa lettre de démission, et s'est déjugé lui-même. L'honorable conseiller pour Chaouinigané, non content d'être acceptable ni aux uns, ni aux autres, en est venu à ne plus s'accepter lui-même.

Je ne sais si l'honorable conseiller pour Chaouinigané a réfléchi à toutes les conséquences de son acte. En se séparant de ses collègues et en s'opposant à la vente de la division ouest du chemin au syndicat du Pacifique, il s'est, par là-même, écarté de la politique du grand parti conservateur.

Lorsque Sir George Cartier et Sir Hector Langevin se rendirent en Angleterre pour faire ratifier par les autorités impériales le projet de Confédération des provinces, ils eurent à lutter contre certaines tendances qui se manifestaient en faveur de l'union législative. Le grand

chef conservateur bas-canadien, aidé de son collègue, déploya toutes les ressources de son talent et mit à contribution sa grande expérience politique, pour réclamer l'adoption pure et simple du projet de confédération adopté par le parlement du Canada. Il se fit le défenseur des droits de sa race, pour conserver à la province de Québec son autonomie particulière et le contrôle législatif sur les institutions d'éducation et de bienfaisance. Son but était d'asseoir sur une base solide le grand édifice de nos institutions, de notre langue et de nos lois. Il réussit à assurer à la province, ce qu'il désirait pour elle, et revint au Canada, au milieu des acclamations de ses compatriotes.

La confédération étant devenue un fait accompli, Sir George Cartier, ne considéra pas néanmoins sa tâche terminée. Il travailla à consolider l'œuvre à laquelle il avait pris une si large part et à développer les ressources de l'empire dont il venait de jeter les fondements. Comme moyen de développer les ressources de notre immense territoire et d'en augmenter la population, il fit adopter une législation décrétant la construction d'un chemin de fer qui s'étendrait du Pacifique à l'Atlantique.

Dans ses grandes conceptions, Sir George Cartier n'oublia pas les intérêts de la province de Québec, il était du reste le représentant en parlement de la grande métropole commerciale du Canada, et son désir était de donner à Montréal le terminus du Pacifique. On sait ce qu'il lui en coûta d'efforts et d'habileté pour lutter contre Ontario qui voulait avoir ce terminus pour elle-même à Toronto.

Dans la loi qui fut adoptée dans le parlement d'Ottawa, Sir George Cartier réussit à fixer le terminus à un endroit du Lac Nipissingue, accessible au chemin de fer de la province de Québec. C'était patriotique de sa part, mais la cité de Montréal comprenait si bien de quels immenses avantages serait pour elle ce terminus, qu'elle trouva que le chef conservateur n'allait pas assez vite en besogne, et aux élections générales de 1872, celui qui avait tant travaillé pour son pays fut battu dans sa division électorale, parce que des adversaires ingrats et mal intentionnés firent croire au peuple de Montréal que Sir George Cartier ne pourrait leur donner le terminus qu'il leur avait promis.

Sir George descendit bientôt dans la tombe et le cabinet de Sir John McDonald s'étant démis en 1873, il fallut recommencer sous le gouvernement McKenzie, la lutte en faveur du terminus du Pacifique. La loi de 1872 qui le fixa à un point du Lac Nipissingue, favorable à la province de Québec, fut changée.

L'honorable M. McKenzie conçut un projet extraordinaire, celui d'une route transcontinentale, tantôt par eau, tantôt par chemin de fer.

Il résolut la construction de l'embranchement de la Baie Georgienne qui devait servir les intérêts d'Ontario, au détriment de ceux de Québec, et refusa de mettre à effet les paroles qu'il avait prononcées à Sarnia, en faveur d'un subside pour aider les voies ferrées projetées de Québec et de Ontario à se souder au Pacifique, au sud-est du Lac Nipissingue. C'est en vain que les promoteurs du chemin de colonisation du nord de Montréal sollicitèrent le chef du cabinet d'Ottawa d'écouter leurs plaintes ; c'est en vain que l'Assemblée législative de Québec adressa une pétition à M. McKenzie pour le prier de fixer Pembroke, et non Renfrew, pour opérer la jonction du Pacifique, avec le réseau des voies ferrées de notre province ; c'est en vain que l'honorable M. Masson se leva dans les Communes pour réclamer justice en faveur de Québec, rien ne fit, et on eut à déplorer un mauvais vouloir regrettable, un parti pris de nous être hostile et lorsque l'on songeait à Sir George Cartier on gémissait sur la mort de cet homme, qui, s'il eut vécu, disait-on, aurait pu assurer à Montréal les avantages du terminus.

Sept ans se passèrent dans l'incertitude, lorsqu'en 1881, le cabinet conservateur d'Ottawa fit connaître sa politique, relativement à la construction du Pacifique et fixa le terminus du chemin d'une manière satisfaisante pour la province de Québec, car il était évident que le chemin de fer du Canada central, se dirigeant d'Ottawa vers le lac Nipissingue, serait absorbé par la puissante compagnie du Pacifique qui avait besoin d'un débouché vers l'Océan Atlantique. En effet, le Canada central fut acheté par le syndicat du Pacifique, et Ottawa devint le terminus de notre chemin transcontinental. C'était d'un grand avantage pour nous, mais il était à craindre que le syndicat du Pacifique ne construisit une ligne rivale de notre chemin provincial sur la rive sud-ouest de l'Ottawa. Dans cette intention, la compagnie avait même acquis des terrains considérables à la Pointe-Claire, pour y assoir ses usines, et il était fortement question de la construction d'un pont sur le fleuve St-Laurent, dans les environs de Lachine. Il était du devoir du gouvernement de Québec d'empêcher ces travaux et après de nombreux pourparlers, il parvint à faire un arrangement pour céder la partie ouest de sa voie ferrée au syndicat du Pacifique et fixer par là le terminus à Montréal.

Cet acte de sa part était donc le couronnement d'une grande politique et la réalisation des vues patriotiques de Sir George Cartier. Chose étrange, l'honorable conseiller pour Chaouinigan qui avait aidé les chefs du parti conservateur à poursuivre cette politique, est celui qui abandonna son parti lorsque sonnait, pour la province de Québec, l'heure du triomphe.

Dans sa lettre de démission, mon honorable collègue appelle " politique nouvelle " la décision du gouvernement de vendre la division ouest au syndicat du Pacifique et de fixer le terminus à Montréal, il appelle " politique nouvelle " la séparation du chemin en deux tronçons.

L'honorable conseiller paraît avoir voulu jouer sur les mots, car déjà, il y a cinq ans que le gouvernement, dont l'honorable conseiller faisait partie, avec l'honorable conseiller pour Montarville qui en était le chef, s'était prononcé en faveur de l'affermage du chemin en deux tronçons. Un document public en date du 20 décembre 1877 émanant du gouvernement de M. de Boucherville dit ceci : " Le gouvernement de Québec a formé le projet de louer ou affermer les divisions de chemin de fer " . . Plus loin : " Les deux divisions ayant leur point de séparation à Montréal, seront louées ou affermées soit séparément ou en une seule ligne continue selon que le gouvernement jugera plus avantageux lors de la réception des propositions. "

Plus loin encore le même document dit : " Avenant le cas où le " chemin de fer serait loué en deux parties, à deux personnes différentes; il est bien compris. . . . "

Ainsi, en 1877, deux mois à peine avant le coup d'Etat du deux mars, les honorables conseillers pour Montarville et Chaouinigane étaient disposés à louer le chemin en deux tronçons et il est étrange qu'il ne leur soit pas venu à l'idée alors, de croire, suivant l'expression de l'honorable conseiller pour Chaouinigane, dans sa lettre de démission : " Que louer ou vendre la partie est à une autre compagnie que celle " qui louerait ou achèterait la partie ouest, serait contraire aux intérêts " généraux de la province et très préjudiciable à ceux d'une importante " section du pays. "

Cette Chambre doit donc en conclure qu'il n'y a pas de politique nouvelle de la part du gouvernement Chapleau, que sa ligne de conduite est en principe celle du gouvernement de Boucherville et que ce qu'il y a de nouveau est le changement d'opinion de l'honorable conseiller pour Chaouinigane et sa retraite du pouvoir.

La chambre de commerce de Québec elle-même, dont on a parlé dans la discussion, en 1879, exprima assez clairement l'idée qu'elle ne serait pas opposée à l'affermage de tout ou de partie du chemin.

L'honorable conseiller pour Chaouinigane a fait un reproche au gouvernement de ne pas avoir exigé de soumissions, avant de vendre la partie ouest du chemin, et d'avoir négocié privément. L'honorable conseiller ne peut pas ignorer que, lorsqu'il était dans le gouvernement, le chef du cabinet a consulté un ingénieur de haute capacité, monsieur

D. Shanley, sur l'opportunité de demander des soumissions publiques. Cet ingénieur, dont personne ne nie la compétence en matière de chemins de fer, écrivait à l'honorable M. Chapleau le 27 décembre dernier, ce qui suit :

Mon cher Monsieur,

“ En réponse à une question que vous m'avez posée récemment, je dois vous dire que je crois fermement que pour essayer de louer et de vendre le chemin de fer du gouvernement, ce sera un plan beaucoup meilleur et plus sûr de négocier privément, pour ainsi dire, avec des personnes notoirement désirables comme locataires ou comme acheteurs, que d'offrir cette propriété par voie de soumissions privées.”

“ Le système des soumissions publiques a été essayé en 1878 et n'a donné que des résultats décidément défavorables. Il a été reçu une foule d'offres et de nature si différente, quant à l'évaluation de la propriété, qu'elles indiquaient que plusieurs de ceux qui désiraient louer le chemin ne connaissaient guère le sujet qu'ils traitaient ; on avait donné une apparence spécieuse et des offres entièrement sans valeur en offrant de hauts prix de loyer, avec garantie “ pour l'exécution fidèle du contrat ” “ garanties qui, examinées de près n'étaient pas des garanties du tout.”

“ On arriverait inévitablement à de semblables résultats, en demandant des soumissions maintenant ou en n'importe quel temps.—Il serait fait des offres que, si acceptables qu'elles fussent en apparence, vous seriez obligés de rejeter. Les compagnies ou les syndicats financièrement capables d'assumer le contrôle et d'entreprendre l'exploitation des 400 milles de chemin de fer du gouvernement ne se forment pas dans un instant, et les personnes capables de former des associations ne se soucieraient probablement pas d'entrer en concurrence avec tout venant. Donc, une conséquence très probable de la mise à l'enchère au louage de la ligne serait d'empêcher complètement les locataires les plus désirables de soumissionner et de mettre le gouvernement dans la nécessité de transiger du mieux qu'il pourrait, seulement avec les gens qui répondraient à ses demandes de soumissions ! ”

Cette lettre de M. Shanley est la meilleure réponse possible aux reproches de l'honorable conseiller pour Chaouinigan.

Dans la présente discussion, on a fait beaucoup de bruit à propos du syndicat Allan-Rivard. Les adversaires du gouvernement se sont attachés à ce syndicat comme à une planche de salut et s'en sont servi comme d'une arme contre le premier ministre, qui a préféré vendre le chemin au Pacifique canadien.

Examinons les chiffres de Sir Hugh Allan et posons-nous la question

s'il aurait été plus avantageux de lui louer ou vendre le chemin, plutôt que de le vendre au syndicat du Pacifique.

La première chose à examiner sont nos relations futures avec l'Ouest.

Que nous offre le Pacifique sous ce rapport ? On sait de source certaine que la compagnie du Pacifique aura un chemin qui non seulement possèdera des ramifications avec l'Ouest des Etats-Unis, mais sera de plus un chemin essentiellement canadien, ayant communication avec toutes les parties de notre immense territoire. Son terminus ne sera pas seulement à la Baie Georgienne, ou au Sault Ste-Marie, mais cette voie ira directement de Montréal à la Colombie, elle pourra transporter le blé des belles et fertiles plaines de Manitoba et du Nord-Ouest, et au lieu d'avoir à prendre des arrangements spéciaux, avec des compagnies de chemins de fer étrangers à la sienne, elle pourra transporter à Québec ou à Montréal, pour de là les expédier en Europe, les immenses troupeaux qui seront en pâturages au pied des Montagnes-Rocheuses. Les liaisons commerciales sont donc toutes trouvées, et les richesses de la Colombie s'étaleront sur les marchés de la province de Québec sans avoir foulé le sol étranger. Le syndicat Allan-Rivard offrirait-il les mêmes avantages ? Personne ne prétendra que oui. Dans la correspondance officielle déposée devant cette Chambre, rien ne constate que ce syndicat eût des ramifications avec l'Ouest. La lettre du huit février dernier, écrite par MM. Allan-Rivard au premier ministre, dit que ces messieurs "croient pouvoir amener le grand commerce de l'Ouest dans la province de Québec."

Une autre lettre du vingt et un février dit ceci : "En réponse à la question que vous nous avez posée hier, concernant nos intentions sur une "connexion" entre le chemin de fer Q. M. O. et O. et les chemins de fer de l'ouest, et les moyens que nous pouvons avoir à notre disposition pour établir cette "connexion", nous désirons répéter ici, par écrit, les déclarations que nous vous avons faites dans l'entrevue que nous avons eue avec vous ; savoir, que notre but en soumissionnant pour la location du chemin de fer, a été d'établir une communication directe et indépendante entre Montréal et l'ouest, en sorte qu'il pourrait être vrai de dire, si nos projets se réalisaient : "Que la province de Québec serait dotée de deux chemins de fer du Pacifique au lieu d'un." Nous pouvons ajouter que dans le but de préparer ce résultat, l'un de nous est entré en correspondance avec les capitalistes grandement intéressés dans certains chemins de fer de l'ouest et il a reçu l'assurance que ces messieurs viendraient nous rencontrer au Sault Ste-Marie avec une voie errée, aussitôt que nous pourrions nous y rendre nous-mêmes."

Cette citation démontre donc que les relations que désiraient établir MM. Allan-Rivard avec l'ouest n'étaient qu'à l'état de projet. Le syndicat Allan disait : "*Si nos projets se réalisent*" il n'y avait par conséquent rien d'assuré ; puis la lettre ajoutait que des capitalistes américains viendraient rejoindre les membres du syndicat Allan au Sault Ste-Marie, qu'aussitôt qu'ils pourraient prolonger sa route jusque-là. Or la distance d'Ottawa au Lac Supérieur ne peut se franchir du jour au lendemain. Il faudrait vingt millions, à peu près, pour construire une voie ferrée jusqu'au Sault Ste-Marie, en opposition au chemin de fer du Pacifique et celui-ci aurait pu faire échouer sur le marché de Londres, les tentatives d'emprunt de M. Hugh Allan, comme il a déjà échoué, quand il a voulu entreprendre lui-même le Pacifique.

En vendant notre chemin à Sir Hugh Allan, nous aurions fait du Pacifique, l'ennemi de la province de Québec, nous l'aurions placé du coup en antagoniste à nos intérêts, il aurait construit, comme c'était son intention, une ligne rivale à notre chemin, sur la rive opposée de l'Ottawa et par la construction d'un pont sur le St-Laurent, en haut de Montréal, il se serait raccordé de suite aux lignes du sud.

On a dit qu'en louant à MM. Allan Rivard, nous aurions retiré un revenu plus considérable ; le loyer annuel du chemin aurait été de \$425,000 pour les cinq premières années, de \$450,000 pour les cinq années suivantes, de \$475,000, pendant les cinq autres années suivantes et \$500,000, pendant le reste du bail ; il est vrai que les offres de Sir Hugh Allan renfermaient ces chiffres, mais il ne faut pas oublier que Sir Hugh Allan se réservait le privilège d'acheter le chemin au prix de huit millions et demi, pendant les premiers dix ans d'exploitation de la voie et de neuf millions et demi, pendant la deuxième décade. Or, comment un homme d'affaires pourrait-il croire un instant, que le syndicat Allan, réalisant des profits, aurait consenti à payer au gouvernement un loyer annuel de 475,000 ou 500,000 piastres, lorsqu'il avait l'option d'acheter le chemin et de mettre le surplus d'intérêt dans la caisse de la compagnie ? Sir Hugh Allan, comme toute autre personne, était disposé à louer le chemin, pour réaliser des profits et non pour le plaisir de créer des rentes à la province de Québec. Les adversaires du gouvernement ne peuvent donc sérieusement prétendre que le trésor provincial aurait reçu du syndicat Allan, à un moment donné, un loyer annuel de 475,000 ou 500,000 piastres.

On a fait des calculs fantaisistes à ce sujet, et on a été jusqu'à parler des millions que la province perdrait en refusant les offres du syndicat Allan-Rivard. L'honorable conseiller pour Chaouinigan a été jusqu'à

parler d'une somme de \$1,800,000, ce qui, à cinq pour cent, représentait pour la province, une perte annuelle de \$90,000. Les opposants de la mesure se contredisent là-dessus. D'après les calculs les plus favorables, faits par les adversaires du projet, et la différence en moins pour le trésor entre l'offre du syndicat Allan-Rivard et les offres du Pacifique et du syndicat Ross, McGreevy, serait de \$62,500 par année; c'est le chiffre mentionné par l'ex-trésorier, l'honorable M. Robertson, dans le discours qu'il prononça à l'Assemblée législative il y a quelques jours. En adoptant ces calculs, pour les besoins de l'argumentation, je dis que la province n'aurait pas, en vendant à Sir Allan, réalisé un bénéfice en plus de \$62,000 par année, mais aurait au contraire perdu des centaines de mille piastres et voici pourquoi. L'intérêt d'un gouvernement est dans une certaine mesure d'amasser des revenus, mais là ne doit point se borner son action, il doit, tout en sauvegardant le crédit public, avoir des visées plus hautes que celles d'encaisser des piastres, ses aspirations doivent être plus larges et, j'ajouterais, plus intelligentes.

Son devoir consiste à procurer le bien-être de chaque citoyen, à contribuer au développement de tout ce qui peut être une cause de progrès pour les villes et les campagnes. Partant de là, je dirai que si le trésor de Québec eût reçu \$62,000 de plus par année d'après l'honorable M. Robertson, la province, elle, aurait perdu bien des fois cette somme en ne voyant pas le terminus du Pacifique se fixer à Montréal. Les liaisons commerciales et industrielles qui vont s'établir entre Québec, Montréal et l'ouest par notre voie transcontinentale, vont faire déverser dans la province de Québec, par l'augmentation des affaires, des sommes d'argent à côté desquelles auraient été bien peu de chose les quelques piastres que, dans l'opinion des adversaires du gouvernement, le trésor aurait retirées du syndicat Allan-Rivard. La construction seule des ateliers du Pacifique sera pour Montréal une source de profits bien plus grands que les quelques piastres de revenu en question, et je trouve que c'est faire preuve d'idées rétrécies que de juger la vente de la partie ouest à ce point de vue, quand on sait qu'en faisant du Pacifique canadien un allié irrévocable de la province de Québec, on accomplit un acte plein de prévoyance et on met le sceau à la grande politique du parti conservateur.

Au reste, Sir Hugh Allan était-il sérieux dans ses offres? Parmi les noms de ses associés, il transmettait au gouvernement ceux de MM. A. F. Gault et F. H. Ewing, riches capitalistes de Montréal. Eh bien! que constate la correspondance officielle déposée devant cette Chambre? Un télégramme de Montréal du quatorze février dernier, adressé à

l'honorable M. Chapleau, était ainsi conçu : " Je suis chargé par MM. Gault et Ewing, de vous dire que l'on s'est servi de leurs noms sans autorisation, dans le syndicat Allan et Rivard.

" (Signé) R. WHITE. "

Ce télégramme était confirmé le lendemain par un autre, dans les termes suivants : " Nous confirmons le télégramme d'hier de M. White. "

(Signé) A. F. GAULT.

" F. H. EWING.

A côté de cet abus étrange de nom, de la part de Sir Hugh Allan il y avait beaucoup de vague, quant aux travaux qu'il s'obligeait de faire. Il n'y avait rien de déterminé, Il n'est point question de la ligne de raccordement entre Mile-End et la station Dorval, sur le Grand-Tronc, il n'y est pas question du chemin de fer des Piles, ni de la navigation du St-Maurice, et personne ne peut dire ce à quoi Sir Hugh Allan aurait voulu s'engager, lorsque le temps aurait été venu de passer le contrat avec le gouvernement.

L'honorable conseiller pour Chaouinigan a fait intervenir le nom du curé Labelle dans cette discussion, de manière à laisser les honorables conseillers de cette Chambre sous l'impression que, dans une conversation qu'il avait eue avec ce curé, celui-ci lui aurait dit que Sir Hugh Allan aurait été prêt à donner \$9,000,000 pour le chemin. Voici ce que l'on doit penser de cette offre supposée de neuf millions :

St-Jérôme, 21 avril 1882

Honorable J. A. Chapleau,

Québec.

J'ai dit au Dr. Ross que je pensais que Sir Hugh Allan donnerait neuf millions, et je le croyais. A mon retour à Montréal, j'ai dit à Sir Hugh Allan qu'il aurait la chance de l'acheter, en offrant neuf millions comptant. D'après mon opinion, Allan refusa de faire l'offre. Ceci avait lieu avant les propositions du syndicat Allan-Rivard.

Mes honorables collègues de l'autre côté de la Chambre ont reproché au gouvernement de ne pas avoir vendu tout le chemin au Pacifique, au prix que celui-ci offrait de payer. On a dit que le Pacifique avait offert au gouvernement, une somme de huit millions et trois quarts. C'est vrai, mais sur cette somme, il faut déduire sept cent cinquante mille piastres, pour travaux à faire, de sorte que l'offre était réellement de huit millions. Mais cette somme ne devait porter intérêt qu'à quatre pour cent, ce qui aurait donné à la province un revenu de \$320,000, pendant

que par la vente actuelle du chemin, le trésor recevra une somme de \$386,000.

Je crois que les adversaires du gouvernement, en prétendant que le prix de vente était peu élevé se sont mépris sur les revenus que le chemin pouvait donner. Lorsqu'il s'agit de constater la valeur commerciale d'une chose, on ne peut baser les calculs, sur des probabilités, mais on doit se rendre un compte exact des revenus qu'elle peut donner. Or, si on réfert à l'état des recettes et des paiements provenant du chemin de fer Q. M. O. et O. du 1^{er} juillet 1881, au 4 mars 1882, on constate que le revenu a été de..... \$691,512 09

Et les dépenses de..... 523,887 96

Laissant pour 8 mois et 4 jours un surplus de..... \$167,624 13

On estime les revenus de l'année courante, dépenses payées à \$250,000.00, soit le revenu de cinq millions de piastres à cinq pour cent ; d'après les projets de contrat de vente, nous devrions recevoir \$380,000.00, d'intérêt annuellement, soit, \$130,000.00 de plus, que le chemin n'a jamais donné au gouvernement ; mais on dit : Les revenus vont sans cesse en augmentant, alors pourquoi vendre ? Sans doute les revenus augmenteront, puisque les capitalistes qui achètent le chemin, nous promettent un intérêt annuel de \$380,000.00, on ne peut supposer que ces personnes achètent le chemin, pour le seul plaisir d'augmenter le revenu de la province ou de perdre elles-mêmes de l'argent.

D'un autre côté, il faut bien croire que ce progrès dans les recettes ne sera pas indéfini, et qu'il aura un point d'arrêt. Quel sera ce point d'arrêt ? personne ne le sait, tout ce que l'on peut dire, c'est que le chemin rapportera des revenus, en raison directe de l'économie que l'on aura apportée dans son administration. Or peut-on croire qu'un gouvernement soit en position de gérer un chemin de fer avec autant d'économie qu'une compagnie particulière ? personne n'oserait le dire, car on sait que le patronage est une source d'embarras considérables pour l'administration publique.

Au reste quelle est l'opinion d'hommes d'affaires sur le profit que le chemin pourrait rapporter. En 1878, des offres furent faites par MM. Allan-Rivard au gouvernement de M. de Boucherville, pour louer le chemin.

Ces messieurs offrirent de louer la partie ouest au prix de \$350 par mille, et la partie est au prix de \$250 par mille, ce qui aurait représenté un loyer annuel pour tout le chemin de \$96,000 par année.

M. Shanley fut consulté, par mon honorable ami le conseiller pour

Montarville. Dans son rapport, cet ingénieur disait que, durant les cinq premières années, le maximum des recettes par mille pourrait être de \$4,000 ; il ajoutait que pour les dix premières années d'exploitation, la somme de \$225,000 par année serait celle que le gouvernement pourrait demander et s'attendre d'avoir. Cette citation démontre que le gouvernement, en vendant de manière à pouvoir retirer un revenu annuel de \$380,000 vend à un prix qui dépasse les calculs d'hommes très-compétents en matière de chemins de fer et qu'il a dû faire un bon marché. . . . "Je pourrais citer aussi ce que disait en 1879 M. Joly, alors premier ministre, à la chambre de commerce de Québec, sur les revenus du chemin. Voici ses paroles :

" D'après les observations amicales qui m'ont été faites par un certain nombre d'hommes d'affaires, j'ai acquis la conviction que ceux qui n'ont pas fait une étude spéciale de la question, s'abusent sur les revenus qu'on peut attendre de fonds investis dans des entreprises de chemins de fer ; un bon nombre en parle comme si ces revenus étaient les mêmes que ceux du commerce ordinaire, mais l'histoire des chemins de fer sur ce continent atteste le contraire, et si le chemin est géré par le gouvernement au lieu de particuliers, les résultats seront encore pires. "

En faisant une application de ces paroles, on pense pouvoir dire que ceux qui croient à l'accroissement extraordinaire et indéfini du chemin s'abusent. Comme réflexion, je demanderai à cette Chambre, si on est bien sûr que la province retirera cette année un revenu net de \$250,000. Je dis non, car il faut compter avec les accidents qui peuvent arriver d'un moment à l'autre.

Une catastrophe peut entraîner la perte d'un matériel de valeur, causer la mort de beaucoup de personnes et rendre le gouvernement passibles de dommages considérables. Il peut produire tout-à-coup une perte de trente, quarante, cinquante mille piastres et même au-delà ; est-ce que le trésor de la province est dans un état tellement prospère, qu'il puisse courir les risques de voir une partie de son revenu engloutie dans un accident de chemin de fer. Je laisse les honorables conseillers réfléchir sur cet argument qui ne manque pas de force. A propos des revenus de notre chemin de fer, l'honorable conseiller pour Montarville a fait une comparaison entre les voies ferrées d'Angleterre et les nôtres. Il a constaté que les frais d'exploitation des chemins de fer anglais ne s'élevaient qu'à cinquante quatre pour cent des recettes.

J'ai été surpris de voir mon honorable collègue faire une comparaison qui n'a pas sa raison d'être. Le coût de certains chemins de fer du Canada s'élève de vingt cinq à trente mille piastres du mille, pendant

que la moyenne du prix de construction des voies ferrées anglaises est de trente-neuf mille louis par mille, d'après les statistiques officielles. Indubitablement, un chemin de fer construit au prix de cent cinquante à deux cent mille piastres du mille ne peut requérir le même entretien qu'un chemin de fer qui a coûté cinq à six fois moins. En outre de la différence dans le prix de construction, il est bien certain que les conditions climatiques ne sont pas les mêmes. Les grands froids de nos hivers agissent beaucoup sur le terrassement, les rails et ce qu'on appelle le matériel roulant. Les neiges requièrent un nombre d'employés plus considérable qu'en été, la quantité de combustible est aussi plus grande et la vapeur produite par une tonne de charbon en été exige en hiver une tonne et un dixième. Il y a de plus à considérer la quantité énorme de fret transporté sur les chemins de fer anglais. En 1876, le nombre des voyageurs des chemins de fer en Angleterre a été de 538,287,295, sur la *Metropolitan Line*; durant la semaine de Noël de 1876, le nombre des voyageurs s'est élevé à un million. En 1877, pour la semaine finissant le 12 août, sur le chemin de fer *London Chatam & Dover*, il est passé 70,226 personnes; le prix du passage sur les chemins de fer anglais est aussi plus élevé que sur les chemins de fer canadiens.

Avec tous ces avantages que possèdent les voies ferrées d'Angleterre on ne peut donc raisonnablement établir une comparaison entre eux et les chemins de fer de la province de Québec.

Mon collègue pour Montarville a dit que les frais d'exploitation sur le chemin de fer Intercolonial était de \$2,095.06 par mille. Il aurait dû ajouter que la moyenne des revenus par mille a été de \$2,095.70, ne laissant qu'une marge de 64 centins par mille. Le même chemin de fer, en 1881, n'a donné au gouvernement d'Ottawa qu'un excédant de recettes de \$1,000.00 sur les dépenses. Il ressort de là, que lorsque les adversaires de la proposition du gouvernement de Québec font des calculs, ils exagèrent les profits que la province peut retirer de son chemin de fer.

La raison la plus grave qui milite en faveur de la vente du chemin de fer provincial est l'état de nos finances, et les honorables membres de cette Chambre doivent se bien pénétrer de la gravité de cette raison.

Examinons la position financière de la province, depuis quelques années.

Les déficits se sont multipliés. De \$69,000.00 que le déficit était en 1875, au 30 juin 1878, il était de \$635,514.00; en 1879-80, il était de \$483,117.00 et de \$442,137.00 l'an passé.

La moyenne des déficits depuis cinq ans a été de \$591,519 et le total des déficits s'élève à \$2,858,895.

L'intérêt de la dette et le fonds d'amortissement ont naturellement augmenté. Cet intérêt et cet amortissement étaient, le 10 juin 1881, de \$897,752.

La moyenne de la recette annuelle de la province, à l'exclusion du trafic du chemin de fer, est de \$2,331,212 ; la moyenne de la dépense est de \$2,911,817, ce qui donnerait en moyenne, un déficit annuel de \$581,605.

De plus, la province a contracté des obligations qu'elle ne peut repudier. Des chemins de fer ont été entrepris par des compagnies particulières, avec la promesse d'un subside en argent. Depuis douze ans, le trésor a donné à ces chemins de fer une somme de \$2,397,551, la balance due par le gouvernement sur les subsides aux voies ferrées est encore de \$1,520,487. Pour compléter les travaux, sur notre chemin de fer, y compris le raccordement avec l'Intercolonial, il faudrait une somme additionnelle d'à peu près \$1,120,000. Je laisse aux honorables conseillers de cette Chambre à méditer sérieusement sur les chiffres que je viens de citer.

Les personnes qui se donnent tant de trouble maintenant pour contre-carrer le gouvernement dans ses projets, et même le renverser, quand il y a trente mois à peine ils soupiraient après le moment où l'honorable M. Chapleau prendrait les rênes de l'administration, ces personnes, disons-nous, présentent l'argument suivant, contre la vente du chemin : "Le chemin coûte treize millions," disent-elles ; en le vendant huit millions, la province perd cinq millions, donc le gouvernement a tort de le vendre.

Cet argument, au premier abord, peut paraître quelque peu plausible à ceux qui ne sont pas au fait de ce qui s'est passé, lorsqu'il s'est agi de la construction du chemin de fer du Nord.

Remontons quelques années en arrière : En 1869, le gouvernement provincial ayant décidé de favoriser la construction des voies ferrées, il le fit en accordant à diverses compagnies des subsides en argent. La province a depuis ratifié, à plusieurs reprises, cette politique à vues larges et a compris qu'il était de l'intérêt général que le gouvernement s'imposât des sacrifices, pour développer la richesse du pays et faciliter l'exportation des produits agricoles. Fort de cet appui, le gouvernement vint au secours des compagnies de chemin de fer et la province s'endetta, sachant bien, que, si le trésor faisait cadeau de sommes d'argent même élevées, la population en retirerait des bénéfices considérables.

Lorsqu'il s'est agi du chemin de fer du Nord, la province se montra également bien disposée à aider la compagnie qui voulait le construire,

et le parlement accorda, tant en terres qu'en argent, une somme de cinq millions dans ce but patriotique. C'était une gratification qu'on jugeait nécessaire afin d'engager les capitalistes à placer des fonds dans ces entreprises de chemins de fer. Si la chose fut ainsi parfaitement comprise dans le temps, pourquoi voudrait-on qu'il en fût autrement aujourd'hui? Un chemin de fer, comme une fabrique, n'a de valeur, pour ceux qui veulent l'exploiter, qu'en autant qu'il peut donner des profits. Notre chemin a coûté treize millions; pour qu'il payât un intérêt de cinq pour cent, il faudrait que les revenus nets fussent de \$650,000.00 par année, et ils ne seront cette année que de \$250,000.00 produisant dans les intérêts un déficit de \$400,000, sur le coût de la construction.

Lorsque le parlement voulut favoriser la construction de ce chemin, il accorda un subside de cinq millions à la compagnie qui voulait le construire, il le fit, parce qu'il savait que les revenus ne pourraient être assez élevés pour donner un intérêt de cinq pour cent aux propriétaires du chemin et que, sans cette aide, aucune compagnie ne voudrait le construire.

On croyait alors que le coût du chemin ne s'élèverait pas à plus de dix millions, c'était donc, de la part du gouvernement, dire aux capitalistes: "Si vous voulez construire le chemin, nous en paierons la moitié."

Peut-on raisonnablement croire qu'un syndicat quelconque voudrait acheter notre chemin, pour le prix qu'il coûte? non, très certainement, et c'est une preuve que nécessairement le gouvernement doit perdre sur le prix de construction, tout comme il a voulu perdre les sommes qu'il a données à des compagnies de chemins de fer qui ont droit à des subsides. Cela ne veut pas dire néanmoins que c'est une perte réelle, car si le trésor est endetté, la population de la province, sous un autre rapport, retire de nos chemins de fer des avantages qui compensent, bien au-delà, les intérêts que paye chaque année le gouvernement sur la dette publique. Au reste, si les adversaires du projet de loi actuel étaient disposés à vendre le chemin au syndicat Allan-Rivard, ils consentaient donc, eux aussi, à perdre sur le coût de la construction, un montant égal à celui que nous perdons avec les syndicats du Pacifique et de Ross-McGreevy, et l'argument qu'ils cherchent à faire valoir contre le gouvernement retourne contre eux-mêmes.

Je me résume, messieurs, et je dis, que, par la vente du chemin, nous rétablissons l'ordre dans nos finances, nous assurons à la province un revenu plus considérable que le revenu actuel, nous fixons à Montréal le grand terminus du Pacifique, nous assurons à notre chemin de

fer le trafic de l'ouest ; de plus, le chemin n'est pas enlevé à la province, il est là ; la population qui est échelonnée sur la route en retirera comme par le passé tous les avantages possibles et les deux villes de Montréal et de Québec en particulier recevront un accroissement de valeur.

Avant de terminer, laissez-moi vous dire que je comprends toute l'importance de la mesure soumise à votre considération, et si j'ai accepté ma part de responsabilité dans l'adoption de la politique du gouvernement, c'est parce que j'étais sérieusement convaincu de son excellence et qu'elle aurait pour résultat d'assurer à cette partie de la confédération une ère de progrès et de prospérité.

Personne dans cette Chambre, du reste, ne peut se méprendre sur le vœu populaire, les élections générales de décembre dernier se sont faites sur cette question, le chef du gouvernement l'a déclaré formellement dans ses discours, ses paroles ont été répétées d'un bout à l'autre de la province, mon honorable prédécesseur au fauteuil présidentiel a acquiescé lui-même à cette politique, il l'a défendue sur les "hustings" et le corps électoral a approuvé la ligne de conduite, que le gouvernement entendait suivre, la preuve la plus évidente est que quarante-huit comtés, sur soixante et cinq, ont, par leurs représentants de l'Assemblée législative, approuvé le projet de loi actuel. L'honorable conseiller pour Chaouiniganic a dû voir là, la condamnation de ses opinions actuelles et s'apercevoir que sa démission n'était approuvée que par ceux qu'il a toujours énergiquement combattus. J'espère que le Conseil législatif ratifiera l'action du gouvernement, comme a fait l'Assemblée législative.

Nous avons tous à cœur de développer notre beau et immense territoire et de contribuer à l'agrandissement de nos villes, d'accroître le commerce, et le moyen d'arriver à ce but, est de confier entre les mains de capitalistes puissants et d'hommes d'affaires compétents, la gestion de notre chemin de fer provincial, et dans quelques années, lorsque nous verrons les ports de Montréal et de Québec, remplis des colis de l'ouest, nos maisons de commerce faire de grandes affaires, la population urbaine augmenter et la classe agricole profiter de cet accroissement commercial et industriel, alors, nous nous rejouirons d'avoir adopté une politique qui aura assuré à notre chère province de Québec, non seulement beaucoup de prospérité, mais la place élevée qu'elle mérite d'avoir dans la confédération.

L'honorable M. **Archambeault**—*conseiller pour Repentigny*.— Enfin, le gouvernement s'est fait entendre. Il est vrai que cela a pris du temps à venir, mais enfin nous avons quelque chose qui nous vient des

organes autorisés du cabinet, puisque c'est l'un de ses membres qui vient de défendre la politique, l'acte politique qu'on nous demande de ratifier.

L'honorable président du Conseil a parlé de l'importance de la question sur laquelle nous délibérons. Ceci est un fait que personne ne conteste. C'est sans contredit l'affaire la plus importante dont nous ayons eu à nous occuper. Après cette entrée en matière, l'honorable président a tombé sur l'honorable conseiller pour Chaouinigan et lui a reproché sa démission comme ministre, insinuant que c'était par ambition qu'il s'était séparé de ses collègues. Ce n'est certainement pas par l'ambition, puisqu'il est parti, puisqu'il a fait l'abandon d'une position élevée pour mettre sa conscience d'honnête homme en repos. Il n'a pas cru devoir transiger entre sa conscience et son intérêt personnel. Voilà le beau témoignage que l'historien des événements politiques des quatre derniers mois rendra à mon honorable ami le conseiller pour Chaouinigan.

On a parlé d'influence extérieure. Je ne comprends pas comment mon honorable ami aurait pu subir une influence extérieure, ou toute autre influence quelle qu'elle soit, excepté celle de son amour pour l'accomplissement honnête de son devoir. Au lieu de lui faire un reproche de s'être patriotiquement sacrifié, on devrait au contraire le louer de s'être démis, d'avoir montré autant de fermeté et d'abnégation.

On nous suppose, à nous l'opposition, des intentions malveillantes ; on suppose que notre ambition, que le but auquel nous tendons est de renverser le gouvernement. Ce n'est pas cela du tout. Nous discutons l'opportunité de la vente, ses conditions. C'est notre droit. Il ne faut pas nous supposer de motifs que nous n'avons pas. On a aussi parlé de conspirations. S'il y a conspiration elle ne vient pas de l'opposition, puisque l'on tient à nous désigner sous ce nom. La conspiration, elle est l'œuvre du gouvernement. C'est lui qui a pris des moyens inconstitutionnels pour remporter d'assaut cette proposition de loi. Le cabinet n'a pas été toujours bien réservé sur les moyens à prendre pour faire triompher sa politique, et les dires de certains journaux ne s'accordent guère avec les opinions de certains ministres aujourd'hui qui ont eu affaire à la rédaction de ces feuilles. Le *Courrier de St-Hyacinthe* nous en fournit un exemple.

L'honorable M. **de LaBruère**—*conseiller pour Rougemont et président du Conseil législatif*.—Bien ! qu'est-ce qu'il y a à propos du *Courrier* ?

L'honorable M. **Archeambeault**—*conseiller pour Repentigny*.—

Ce journal auquel s'intéresse notre honorable président, on sait à quel titre et pourquoi, disait clairement quelque temps avant certains remaniements ministériels qu'il fallait attendre pour vendre le chemin de fer. Mais aussitôt que son rédacteur eût été appelé à faire partie du cabinet, journal et rédacteur ont changé leur manière de voir.

L'un et l'autre ont accepté la vente de la partie est de la voie ferrée. L'opposition, elle, n'a pas ces moyens d'influence : elle n'a pas de portefeuille à donner. Il n'y a pas eu de conspiration de notre part ; s'il y a eu conspiration, elle vient de la part du gouvernement, qui n'a pas craint d'augmenter le nombre des ministres afin de s'assurer une voix de plus dans cette Chambre, et cela en violation directe, formelle de la loi adoptée à la dernière session. Je me rappelle très-bien le sens des déclarations faites l'an passé, et ces déclarations allaient à dire que le nombre des ministres ne dépasserait pas sept en tout.

Maintenant on essaye de jouer sur les mots et l'on prétend que le gouverneur peut prendre autant de conseillers qu'il lui plaît. Ceci ne détruit pas ce que l'on a dit à la dernière session, que le nombre des ministres ne serait pas augmenté. On a tout fait pour arriver au but que l'on désirait ; on a violé ouvertement si non le texte, du moins l'esprit de la constitution. On parle de conspiration dès que l'on voit deux membres se parler à l'oreille ; on accuse de folie mon honorable ami le conseiller pour Chaouinigan, parce qu'il a donné sa démission, on insulte les hommes parce qu'ils osent prendre une position hostile à la politique du gouvernement. Pour moi, honorables messieurs, je vous le déclare avec la plus complète franchise, quand les conservateurs ne feront pas le bien du pays, je ne me gênerai pas de différer d'opinion avec eux, et cependant je me crois un conservateur ferme et éprouvé.

On accuse l'opposition d'être de mauvaise foi. Pourquoi cette accusation tout-à-fait gratuite ? parce que l'on dit au gouvernement que sa proposition n'est pas bonne. Je ne vois pas là de mauvaise foi.

J'ai beaucoup de respect pour mon honorable ami le conseiller pour Montarville, néanmoins, je le dis sans hésiter, je ne pourrais pas l'approuver s'il se constituait pour un seul instant chef de conspirateurs. On a reproché aussi à l'opposition de retarder les travaux de la session ; on nous a accusés de faire dépenser inutilement des centaines de piastres par jour au trésor. Si jamais il y a eu une occasion de bien mûrir une question, c'est bien le cas de le faire aujourd'hui. On ne joue pas avec les millions dans notre petite province.

On a aussi parlé de l'amendement. Chose digne de remarque, c'est que je n'ai rien entendu, pour la bonne raison que l'on n'a rien dit, contre

la teneur de cet amendement. L'amendement tend à dire que le contrat qui nous est soumis a été passé avec des gens qui n'avaient pas l'autorisation nécessaire pour agir comme ils l'ont fait. L'article 25 de la charte de la compagnie du Pacifique dit en termes formels que le bureau des directeurs peut acheter, mais pourvu que les actionnaires le veulent, aient manifesté au préalable leur opinion, leur consentement. Il n'y a pas eu d'avis de convocation de cette assemblée générale spéciale des actionnaires de la compagnie, il n'y a donc pas eu autorisation préalable, par conséquent, il n'y a pas de contrat; tout ce qui a été fait est nul de soi, de plein droit.

Oh ! je le sais bien, avec la majorité, on peut tout, même refuser de rendre justice. Mais qu'on ne l'oublie pas, c'est une tactique qui porte malheur. On a cité l'opinion de M. Abbott, mais l'opinion de M. Abbott ne détruit pas la loi. Supposons qu'on passe outre et que ce projet de loi devienne loi par la sanction du lieutenant gouverneur, le gouverneur général aura son mot à dire, et après lui les tribunaux du pays. Quoiqu'il en advienne, cette vente restera toujours douteuse; pour moi j'aurai toujours des doutes sur sa validité et sa légalité. Que proposons-nous pour faire cesser ces doutes ? Nous demandons par l'amendement, qui est entre les mains du président, que l'ensemble de la question devienne le sujet d'une enquête. Cette proposition se recommande à tout esprit animé de la justice la plus élémentaire. Par ce moyen on fera une étude de la question, c'est un moyen sage, car ici, on ne peut étudier avec fruit la question légale, et c'en est une au premier chef.

On a émis la prétention que cet amendement devrait être déposé lorsque la Chambre siège en comité général. Il y a pour justifier le procédé adopté pour plusieurs raisons, entre autres celle-ci : Ceux qui ne veulent pas de la vente trouvent leur affaire, puisque le vote de l'amendement empêche l'admission du principe même du projet de loi en délibération.

En second lieu, si on renvoie le projet parce que le contrat qui en est la base est nul de plein droit, alors tout tombe, et il aurait été inutile d'avoir examiné la loi en comité général de la Chambre. D'après l'expression d'opinion qui a été faite, il ressort qu'il y a des doutes fort graves; eh bien ! qu'on renvoie donc toute l'affaire à l'étude d'un comité spécial, comme le demande l'amendement qui a été soumis à nos délibérations en temps propice.

L'opinion de M. Shanley est un sujet de grande consolation pour quelques-uns des amis du gouvernement. On l'a citée à tout propos. M. Shanley trouve qu'il est mieux que le gouvernement n'ait pas demandé

de soumissions. Je n'accepte pas cette opinion. Je ne veux pas donner les motifs de mon refus d'accepter comme article de foi l'opinion des ingénieurs dans des circonstances comme celles-ci. Je demeure convaincu qu'on aurait dû demander des soumissions, et donner aussi un état du coût de la voie ferrée et des recettes qu'elle rapporte à l'heure qu'il est. Je parle de recettes, mais il faut bien s'entendre; je n'accepte pas les chiffres que l'on nous donne aujourd'hui comme véridiques. S'ils l'étaient, je ne comprendrais pas comment M. Sénécal offre \$442,000 par année, quand le revenu net est moins que les deux tiers de cette somme. Pourquoi ne fait-il pas pour le gouvernement, pour la province, ce qu'il fera pour lui-même? Il reçoit un bon salaire, il ne peut donc pas donner aucune raison de ne pas en agir ainsi. Mais je ne suis pas loin d'avoir deviné le truc, comme bien d'autres au reste l'ont fait. Afin d'engager le public et la Législature à vendre le chemin de fer, on a pris les moyens de réduire autant que possible la recette, déduction faite des dépenses. Pour arriver à ce résultat, on a pris sur le revenu brut pour payer des dépenses qui auraient dû être portées au compte des frais de premier établissement. Cette question de la comptabilité des recettes et des dépenses du chemin de fer est loin d'être lucide et présente plus d'un côté obscur et qui pique la légitime curiosité de ceux qui aiment à voir clair dans cette administration. Tout ce qui est parfaitement connu, suivant moi, c'est qu'on ne sait pas le revenu réel du chemin de fer.

J'ai été très étonné d'entendre dire que Sir Hugh Allan n'était pas sérieux, puisqu'il n'avait pas maintenu sa première offre. Croit-on que Sir Hugh Allan voudrait qu'il fut dit que c'était pour rien qu'il avait offert neuf millions et de plus de construire une voie ferrée jusqu'au Sault Ste-Marie, pour se relier là avec le réseau des chemins de fer américains, pour attirer dans notre province une partie du commerce de l'ouest? Non; on le dit, mais on ne peut y croire, car il est évident que dans cette offre, Sir Hugh Allan était on ne peut plus sincère et sérieux. Ce prétexte a servi pour refuser l'offre la plus avantageuse de toutes, chose que l'on n'aurait jamais dû faire.

Le révd. M. Labelle voulait savoir si l'offre de Sir Hugh Allan allait être acceptée. D'après ce qui nous est connu aujourd'hui nous sommes justifiables de croire que l'intention du syndicat Allan était même d'augmenter le chiffre offert, si le gouvernement en eût manifesté le désir, avec la résolution de traiter sérieusement avec cet important syndicat. A cette ouverture de la part de Sir Hugh Allan, on n'a rien répondu. Pourtant tout était sérieusement fait. Mais s'agit-il d'une autre combinaison, d'un autre système, vite on voit le gouvernement faire les choses

avec une hâte extraordinaire. Tout va avec une rapidité étonnante, inquiétante même pour les intérêts du trésor. Le traité avec la compagnie du Pacifique est rédigé, signé à la course. On ne s'arrête guère à étudier les avantages découlant de l'offre de huit millions et trois quarts faite par cette même compagnie pour toute la voie, à condition que \$750,000 seraient retenues pour compléter les travaux. On dédaigne cette offre, et on se hâte de conclure un marché qui a pour effet de couper le chemin en deux tronçons, causant par là même une dépréciation réelle dans la valeur du chemin. La soumission du syndicat Allan était la plus avantageuse au point de vue du trésor et elle nous garantissait le commerce de transit de l'ouest ; on semble avoir tout fait pour l'écartier, ce qui a réussi finalement.

Le même syndicat offrait d'aider à l'établissement de lignes alimentaires dans notre province, ce qui aurait augmenté la valeur de notre voie ferrée et développé les territoires sillonnés par ces lignes ; on n'en a pas fait de cas. On s'est ri de Sir Hugh Allan, le plus puissant capitaliste que nous possédons, l'homme le plus animé de vues larges et plein d'esprit d'entreprise. Tout cela pour arriver à conclure deux marchés par lesquels on divise en deux tronçons une voie ferrée ne formant naturellement qu'une seule ligne, afin de satisfaire certains intérêts étrangers aux intérêts publics de la province.

On a fait des calculs fantaisistes à propos du coût probable de la ligne allant au Sault Ste-Marie et que le syndicat Allan devait établir. Ce chemin de fer ne peut coûter plus de 12 millions en tout, ce qui représente une longueur totale de 400 milles à \$30,000 le mille. Voilà le coût le plus probable de cette voie ferrée. Inutile de chercher à nous tromper en présentant des chiffres fantastiques propres tout au plus à en imposer aux badauds. Mais on ajoute que l'exploitation d'une voie ferrée présente des risques considérables. Que les accidents qui ont lieu constituent un élément important dans le plus ou moins de la recette versée au trésor. Et on conclut de là que le gouvernement doit vendre pour ne plus courir ces risques, qui peuvent déranger sans cesse l'équilibre du budget. Mais que l'on prenne toutes les précautions nécessaires, et le gouvernement n'aura plus ces risques à craindre. C'est bien simple, il me semble, et pour éviter ces risques il n'y a pas de nécessité de faire le sacrifice d'une propriété nationale, qui a coûté des millions et des millions à la province, pour la moitié de sa valeur.

On a nié positivement que le chemin pouvait être exploité pour 60 pour cent des recettes brutes. On n'a pas voulu admettre comme bonne la comparaison qu'on a établi entre les chemins de fer anglais et le

nôtre. Cette comparaison n'est pas juste, a-t-on dit, car les voies ferrées anglaises desservent un territoire peu étendu en superficie et dont la population est très dense. Le nombre des voyageurs est très considérable et il n'y a rien de surprenant que les frais d'exploitation ne s'élèvent qu'à 55 pour cent des recettes. Après avoir tenu ce langage, les défenseurs de la proposition ministérielle trouvent un autre argument, bien singulier celui-là, en regard du premier. Oh ! disent-ils, il ne faut pas trop compter sur l'augmentation qui pourrait se produire à l'avenir dans le nombre des voyageurs, car la dépense s'accroîtra aussi. Il y a là une contradiction que je vous laisse le soin de qualifier.

La vente aura pour résultat de permettre au gouvernement d'administrer les affaires sans avoir recours à la taxe. Voilà encore l'un des arguments des amis du cabinet, Examinons cet argument. Vous vendez le chemin pour \$7,600,000—c'est le montant en espèce que retirera le gouvernement—et vous appliquez cette somme au paiement d'une égale partie de la dette provinciale. Avec les travaux qu'il y a à terminer, la dette, après ce paiement, sera encore d'au moins dix millions.

Il restera donc une dette de 10 millions de piastres et la province n'aura plus son chemin de fer, source de revenu au moyen d'une bonne administration. Qu'avez-vous pour faire face aux intérêts et à l'amortissement de la dette ? Les terres publiques. Mais elles sont ruinées tous les ans de plus en plus. Il ne reste que le subside fédéral qui est fixe et les droits de licences dont le rendement ne peut dépasser une certaine limite, et je crois que nous sommes bien proches de cette limite. Dans tous les cas, c'est bien peu de chose en comparaison du découvert qui restera. Où le gouvernement prendra-t-il le revenu qu'il lui faudra ? Il ne lui restera qu'une ressource, la taxe directe. Voilà où nous conduit votre politique. Non, honorables messieurs, vendre le chemin de fer n'est pas le bon moyen de mettre l'ordre dans nos finances. Le gouvernement nous dit que s'il garde la voie ferrée, il a besoin d'un million pour compléter les travaux de cette voie. Qu'on emprunte ce million, et nous pouvons attendre le développement du commerce et constater quel bénéfice nous rapporteront les raccordements qui sont assurés à notre chemin de fer. Dans quelques années il y aura des millions d'habitants dans les plaines du nord-ouest, alors on aura—c'est notre position géographique qui nous l'assure—le grand trafic de l'ouest, non-seulement du Canada, mais aussi d'une partie considérable des Etats-Unis.

Je termine, honorables messieurs, en réitérant ma question : Pourquoi vendre à la compagnie du Pacifique et pourquoi le gouvernement s'est-il

tant pressé. Voilà des points qu'il importe extrêmement d'éclaircir avant de donner une décision définitive. Malgré tout le talent qu'on peut y mettre, on ne réussira pas à faire voir sous un jour agréable une cause qui est détestable, parcequ'elle est mauvaise. L'emprunt ne doit pas être une cause d'arrêt pour le gouvernement. Qu'on s'adresse donc de nouveau au marché parisien, à ce Pérou dont on nous a tant vanté l'an dernier les excellentes dispositions à notre égard.

En résumé, rien n'a été dit pour détruire l'amendement de mon honorable ami le conseiller pour Montarville. L'honorable président du Conseil y a à peine touché. Il s'est étendu sur d'autres points du débat sans oser toucher celui-là. Il avait une mauvaise cause à défendre et à sa louange, je dois dire qu'il l'a plaidée aussi bien et aussi éloquemment qu'il était possible de le faire. Je ne sais quelle impression il a créée sur l'esprit de mes collègues ; quant à moi, j'ai admiré son talent et son courage, mais ma conviction est restée toute entière.

L'honorable M. **Rémillard**—*conseiller pour La Durantaye*.—Honorables messieurs, il y a dans cette Chambre des avocats distingués qui auraient pu nous donner leur opinion sur l'amendement. Je regrette qu'ils ne l'aient pas fait.

Je n'ai pas de doute que le contrat que nous avons devant nous soit illégal et n'existe pas en loi. . . .

L'honorable M. **Beaudry**—*conseiller pour Alma*.—Vous soutenez une discussion oiseuse ; il n'y a aucun but pratique si ce n'est de faire perdre du temps.

L'honorable M. **Rémillard**.—Tout le monde n'a pas la conscience aussi cuirassée que l'honorable conseiller pour Alma.

L'honorable M. **Beaudry**.—C'est dans votre parti que l'on trouve les fronts cuirés.

L'honorable M. **Rémillard**.—On sait que l'honorable conseiller n'a pas besoin de discussion pour s'éclaircir, puisqu'en arrivant ici pour prendre part aux travaux de la session, il disait à qui voulait l'entendre qu'il était partisan quand même du gouvernement. Au reste, il y a des

(L'honorable M. Beaudry se lève pour prendre la parole.)

J'ai la parole, M. le président, et je réclame le droit de pouvoir exprimer ma pensée sans être ainsi constamment interrompu.

L'honorable M. **de LaBruère**—*conseiller pour Rougemont, président du Conseil législatif*.—Le règlement est formel sur le point soulevé. Un membre qui a la parole ne peut être interrompu.

L'honorable M. **Archambeault**—*conseiller pour Repentigny*— Je désire, monsieur le président, que vous rappeliez l'honorable conseiller pour Alma à l'observance du règlement. Ces scènes sont réellement disgracieuses pour la dignité de nos délibérations.

L'honorable M. **Rémillard**—Ce contrat a été passé en violation de la loi.....

L'honorable M. **Beaudry**—L'avez-vous vu ce contrat ?.....

L'honorable M. **Rémillard**—Oui, et je l'ai soigneusement étudié, —beaucoup plus que vous ne l'avez fait vous-même—et je dis qu'il est nul, qu'il serait déclaré nul s'il était soumis à une cour de justice.

L'honorable M. **Beaudry**—Quand bien même vous l'auriez vu, vous ne le comprendrez jamais.

L'honorable M. **Rémillard**.—L'opinion de mon honorable ami me laisse parfaitement froid. Les rires que ces interruptions provoquent me vengent de ses sorties intempestives.

Le contrat sur lequel nous délibérons est un acte illégal, ceci ne peut être mis en doute. La loi dit positivement que les directeurs, dans ces sortes de transactions, doivent être au préalable autorisés par une résolution d'une assemblée générale spéciale des actionnaires ; or jamais, une telle assemblée n'a eu lieu pour les fins du contrat que nous avons devant nous.

Il n'est permis à personne, pas plus au gouvernement qu'aux autres, de passer par dessus la loi. On ne pourrait pas trouver un seul avocat qui oserait dire que ce contrat est légal. Voilà encore une preuve de la hâte incompréhensible qui a été apportée à la consommation d'un acte aussi important. Ce contrat a été fait trop précipitamment, voilà le fond de l'affaire. Les avocats ont cru peut-être que les directeurs pouvaient négocier légalement avec les autorités provinciales. Ils ont pu se tromper. Les juges mêmes peuvent errer et la preuve c'est qu'il y a tous les jours appel des décisions des juges. Je ne leur en fais pas un crime. Il ne faut pas croire que M. Abbott n'a pas pu se tromper lui aussi. Il appartient à la Chambre d'étudier l'ensemble de la question que soulève l'amendement de l'honorable conseiller pour Montarville, et notre devoir nous oblige d'arrêter toute nouvelle procédure, jusqu'à ce que le cas soit résolu.

Je suis extrêmement surpris de voir que le gouvernement n'a pas dit ce qu'il pensait de l'amendement ; il aurait dû le faire, comme nous avions droit de nous y attendre.

Je n'ai pas l'intention de répéter les arguments que j'ai déjà eu l'hon-

neur de présenter à la Chambre au commencement de cette délibération. Je me permettrai simplement de relever certains faits, certaines choses qui ont été dites contre quelques uns des honorables membres de cette Chambre.

A la dernière session, le gouvernement s'engageait de ne pas aliéner soit directement ou indirectement le chemin de fer du Nord sans avoir au préalable consulté les Chambres. Que voyons-nous cette année? Nous sommes en présence du même gouvernement qui nous dit : j'ai vendu le chemin de fer tant. Voici le marché, ratifiez-le ou si non, votre refus sera pour moi une manifestation non-équivoque que je ne possède plus votre confiance, et je devrai me retirer. Est-ce une manière bien acceptable de consulter les Chambres? Est-ce un mode qui soit bien convenable? Non, honorables messieurs, on nous a mis la corde au cou, pour me servir d'une expression populaire, et on voudrait que nous tirions dessus.

On veut nous effrayer par le cri de la taxe directe. On ne réussira pas à nous faire perdre de vue le principal point de la discussion. Ces petits moyens ne sauraient avoir de prise sur l'esprit d'une Chambre comme celle-ci.

Dans toute cette affaire je demeure convaincu que le gouvernement voulait faire bénéficier quelques-uns de ses amis. Voilà la seule explication que l'on puisse trouver au refus de l'offre du syndicat Allan, à sa négligence de faire une tentative pour obtenir d'Allan 9 millions, tel que comportaient les paroles échangées entre le révd. Père Labelle et l'honorable conseiller pour Chauvinigane. Non, le gouvernement n'a rien fait. Il a manœuvré pour donner à ses amis cette belle propriété nationale qui vaut autant que l'argent qu'elle coûte. M. Sénécal devait avoir la voie ferrée et finalement tout s'est arrangé de manière à lui donner l'objet de ses convoitises.

Toute espèce d'accusations sont mises en circulation contre ceux qui osent combattre la politique ministérielle. On a été jusqu'à accuser mon honorable ami le conseiller pour Montarville d'avoir laissé le sénat pour venir ici faire la guerre au gouvernement. Au lieu de trouver à redire sur sa conduite, on devrait au contraire l'en féliciter; et ce que l'on a entendu de lui prouve qu'il n'a jamais cessé d'avoir pour guide les intérêts de la province. Les véritables conservateurs sont aujourd'hui de l'opposition, car ils comprennent que les intérêts publics doivent passer avant ceux du parti.

L'honorable M. **Ross**—*conseiller pour Chauvinigane*.—J'aurais beaucoup aimé entendre une expression d'opinion de la part de l'honorable

conseiller pour Mille-Isles sur le point de loi soulevé par l'amendement. L'honorable conseiller, qui a pris une part si active à la rédaction de ce contrat et aux négociations qui en ont été l'objet, pourrait nous intéresser par les renseignements qu'il est en son pouvoir, je n'en doute pas, de nous donner.

L'honorable M. **Lacoste**—*conseiller pour Mille-Isles*.—Si l'opposition a cru faire une découverte bien extraordinaire, elle se trompe beaucoup. Lors des négociations, nous avons fait remarquer l'absence de l'autorisation mentionnée dans l'amendement. On nous a répondu que cette autorisation existait de fait, par le consentement de la majorité des actionnaires, mais que si le gouvernement le désirait, les formalités prescrites seraient observées en tout. Dans tous les cas, la province a la garantie de la signature au contrat des plus forts actionnaires de la compagnie du Pacifique. Ceci rend toute éventualité regrettable impossible.

L'honorable M. **Ross**—*conseiller pour Chauvinigane*.—Je suis reconnaissant pour les explications que l'honorable conseiller vient de donner, mais je ne puis m'empêcher de faire remarquer la contradiction qui ressort des explications que nous venons de recevoir avec celles que nous a données l'honorable président du Conseil.

L'honorable président nous a dit qu'on ne devait pas manquer de confiance dans MM. Abott et McIntyre. Et l'honorable conseiller pour Mille-Isles, dont la parole a une grande autorité dans cette question, nous a déclaré que le gouvernement s'est aperçu de la chose et qu'il avait demandé si l'autorisation nécessaire existait. On leur aurait répondu que l'on avait raison de se croire suffisamment autorisé et le gouvernement ainsi que l'honorable conseiller pour Mille-Isles se seraient contentés de cette réponse. Je ne puis comprendre comment un homme aussi versé dans les questions de droit que l'est l'honorable conseiller pour Mille-Isles ait pu se contenter d'une semblable réponse. Quoiqu'il en soit, je n'en demeure pas moins convaincu que le gouvernement devait demander que les directeurs fussent légalement autorisés avant de conclure aucun marché avec eux. On a pris plus de soin lorsqu'il s'est agi du chemin de fer de St-Lin. Là les actionnaires ont autorisé la vente, pourquoi les mêmes formalités essentielles n'ont-elles pas été observées dans l'autre cas.

L'honorable M. **Lacoste**—*conseiller pour Mille-Isles*.—La même autorisation va être donnée, puisqu'une assemblée des actionnaires de la compagnie du Pacifique va être convoquée, si elle ne l'a pas encore été, et la ratification au traité que nous discutons sera soumise à cette assem-

blée... Il était impossible de retarder d'un mois la conclusion de ce marché afin d'avoir cette autorisation.

L'honorable M. **Ross**—*conseiller pour Chaouinigan*.—Bien... voilà où toute cette négociation a conduit la province. Le gouvernement a mis le pays dans une impasse des plus humiliantes; il l'a placé dans une position ridicule.

On dit que l'on pourra faire ratifier ce traité par l'assemblée des actionnaires. N'est-ce pas là une position ridicule pour un gouvernement que de faire un marché que des actionnaires pourront refuser d'approuver. Supposons que les actionnaires étrangers refusent la ratification demandée, la province sera dans une bien singulière position, ou je ne comprends rien à la chose. La loi existe où elle n'existe pas. Elle dit que les actionnaires doivent autoriser au préalable de semblables transactions; que les directeurs ne peuvent rien sans cette autorisation, c'est là le sens rigoureux de la loi. Dans le cas qui nous occupe, il n'y a pas eu d'assemblée générale spéciale des actionnaires. Je me suis donné la peine de feuilleter page par page la *Gazette Officielle* pour trouver l'avis de convocation et je n'ai rien trouvé.

Il n'y a pas eu d'assemblée de convoquée et les directeurs, conséquemment, n'étaient pas autorisés à acheter la voie ferrée.

L'honorable conseiller pour Mille-Iles a dit qu'il n'y avait pas moyen de retarder à conclure ce marché. Il fallait un mois pour avoir cette autorisation. En supposant qu'on aurait attendu un mois, personne ne serait mort pour cela. Les travaux de la Législature pouvaient être remis à un mois plus tard sans la moindre difficulté. Il n'y a pas de raison qui puisse justifier le gouvernement d'avoir mis le pays dans cette position ridicule.

On nous a aussi reproché de venir tard avec cet amendement. A cela il est facile de répondre. Nous soumettons à la Chambre ce que nous désirons lui soumettre et quand nous le pouvons. Dans tous les cas, nous sommes arrivés encore à temps avec l'amendement.

L'honorable président a trouvé à redire de ce que j'ai donné ma démission. J'ai été surpris d'entendre ce reproche dans sa bouche, car je me figurais tout bonnement qu'il serait le dernier homme à se plaindre de ce que je sois sorti du cabinet, vu qu'il occupe le fauteuil que j'occupais moi-même.

Quant aux motifs qui m'ont fait agir, qu'on n'en cherche pas d'autre que celui qui ressort clairement de ma lettre de démission. Si je me suis démis c'est que je voulais faire mon devoir en suivant les dictées de ma conscience. Je ne pouvais appuyer la politique du gouverne-

ment, et en homme de conviction, comme j'ai la prétention de l'être, je me suis retiré devant la volonté adverse du cabinet. Voilà tout le secret de ma sortie du gouvernement.

On a traité avec dédain l'offre de Sir Hugh Allan. Je dis que ce syndicat était aussi sérieux que tous les autres et qu'il offrait toutes les garanties nécessaires, il en offrait même plus que les autres syndicats.

L'honorable président a parlé plus particulièrement d'un mot qu'il y a dans ma lettre de démission. C'est le mot *nouvelle*, que j'ai employé pour qualifier la politique du gouvernement, qui l'a si fortement intrigué. Si mon honorable ami désire savoir pourquoi j'ai employé cette adjectif de préférence à un autre, je me ferai un plaisir de le lui dire en deux mots. La politique nouvelle du cabinet consistait en la division en deux parties du chemin de fer, et de le vendre à deux compagnies qui seraient désintéressées du succès de l'une ou l'autre partie qui ne serait point sa propriété. Voilà ce que je voulais dire par cette expression qui a préoccupé mon honorable ami.

Ce que j'ai dit d'un entretien avec le révd. Père Labelle, a fait naître beaucoup de commentaires. On a même eu recours au télégraphe. Un télégramme, signé par le révd. M. Labelle, a été publié par la presse. Que dit ce télégramme? Il ne fait que confirmer ce que j'ai déclaré en Chambre.

On s'est beaucoup recréé au sujet de l'opinion que j'ai émise sur l'exploitation du chemin de fer, lorsque j'ai prétendu que les frais d'exploitation pourraient être maintenus à 60 p. c., des recettes. On a trouvé cette prétention ridicule, extravagante. Pour toute réponse, je citerai des chemins de fer où l'exploitation se maintient à ce chiffre. Les statistiques que je vais donner remontent à 1881; je n'ai pu m'en procurer de plus récentes. Le Canada central a été administré pour 53 p. c. Le chemin de fer Toronto et Nipissingue, 62 p. c. . . . Mais qu'ai-je besoin d'aller chercher des preuves si loin. N'est-il pas vrai que notre propre voie ferrée a été administrée pour 63 p. c. pendant que le gouvernement Joly était au pouvoir? Et pourtant l'on sait, et ceux qui gouvernent aujourd'hui seront les premiers à l'admettre, ce gouvernement ne passait pas pour être bien économe. Il n'y aurait donc pas de miracle à réduire les frais d'exploitation à 60 p. c., car pas un chemin de fer n'offre autant d'avantages que le nôtre.

Une chose que je ne puis comprendre, c'est que c'est pour éviter des taxes que l'on vend cette belle et grande propriété. On vient tout à l'heure encore de nous l'annoncer au nom du gouvernement. Vendre ce que l'on a, ce qui peut rapporter un revenu considérable, ce n'est

assurément pas le moyen de remplir la caisse. Je ne vois pas comment on arrivera au but que l'on nous annonce. Pour moi, je crois que c'est plutôt en gardant le chemin de fer qu'en le vendant que l'on évitera la pénible nécessité d'imposer de nouveaux fardeaux sur le peuple. La recette, déjà fort respectable, augmente tous les ans dans une proportion que personne ne prévoyait. L'an prochain, l'augmentation sera peut-être de \$400,000 à \$500,000; ce chiffre n'a rien d'exagéré, puisque l'année dernière la recette s'est accrue de \$300,000.

Je ne comprends pas pourquoi on met tant de hâte, au point de venir devant la Législature avec un marché mal fait, un contrat nul de plein droit. Si le pays comprend l'administration de ses affaires de cette manière, eh ! bien, ma foi tant pis pour lui, mais tel n'est pas le cas, car je suis persuadé que le peuple de cette province partage ma manière de voir.

On a parlé d'une assemblée qui a été tenue à Ste-Scholastique à laquelle j'assistais et où il aurait été question de la vente du chemin de fer. Je veux dire un mot sur cette affaire. Je ne me rappelle pas qu'il ait été dit un mot de cette question. Malgré les affirmations qui ont été faites — afin de trouver une contradiction entre ma conduite d'alors et celle que je tiens aujourd'hui, — je persiste à dire que de la vente, il en a été bien peu parlé. Au reste l'état de la question lors des élections n'était pas le même qu'aujourd'hui. Le gouvernement annonçait qu'il vendrait la voie ferrée pour au moins huit millions, mais cette déclaration ne voulait pas dire que s'il trouvait plus, il serait tenu de ne pas accepter.

Je termine en réitérant ma demande. Le gouvernement devrait accepter la proposition faite par mon honorable ami le conseiller pour Montarville. Par ce moyen on s'assurera de ce qui en est.

Les directeurs pourront peut-être produire devant le comité une autorisation des actionnaires. Cette proposition de nommer un comité est parfaitement raisonnable dans les circonstances; dans tous les cas elle est moins ridicule que le contrat que le gouvernement a fait. Quand on négocie et conduit une négociation de cette importance, il me semble que le moins que l'on pourrait faire serait de s'assurer de quelle autorité agissent ceux avec qui on entre en convention.

L'honorable M. **Lacoste** — *conseiller pour Mille-Isles*. — On semble croire que le contrat n'est obligatoire que pour le gouvernement. Mais le gouvernement était libre, lui aussi, de refuser de signer le contrat. J'ai compris — et le gouvernement ayant pesé tout, est arrivé à la même conclusion, — qu'en affaire, il y avait des garanties suffisantes pour les intérêts de la province. Si c'eût été une transaction privée, elle aurait

été faite de même, par les intéressés sans que personne eût songé pour un instant que les garanties nécessaires n'existaient pas.

Une assemblée générale des actionnaires est convoquée suivant la teneur de l'article 12, article que l'on a oublié de citer.

Les actionnaires du Canada et des Etats-Unis avaient donné leur consentement. De plus, tous les directeurs américains ont consenti au contrat.

Je crois le temps opportun de prendre part à la discussion générale de la question qui nous est soumise.

L'honorable M. **de Boucherville**—*conseiller pour Montarville*.—Je n'objecte pas à ce que l'honorable conseiller prenne la parole sur le mérite même de la question, mais je ferai observer à la Chambre que l'honorable conseiller a déjà parlé plusieurs fois sur ce sujet, ce qui est contre les dispositions du règlement.

L'honorable M. **Lacoste**.—Maintenant que je veux parler, on me ferme la bouche, et ce sont ceux-là mêmes qui trouvaient étrange que je prenne pas la parole et qui ont parlé deux ou trois fois, sans soulever d'objection de la part d'aucun de leurs collègues, ce sont ceux-là qui veulent me priver du droit de prendre part au débat.

L'honorable M. **de Boucherville**.—Je n'ai pas fait d'objection, bien que j'en eusse le droit ; j'ai seulement fait observer que l'honorable conseiller violait le règlement en prenant une seconde fois la parole sur le même sujet. Maintenant, que l'honorable conseiller parle tant qu'il le voudra, je renonce à mon objection toute fondée qu'elle soit.

L'honorable M. **Hous**—*conseiller pour Chaouinigan*.—L'honorable conseiller montre de singulières dispositions. Depuis quelques jours il a été invité à parler et il a toujours refusé de le faire. Maintenant qu'il est lancé, on ne peut plus l'arrêter.

L'honorable M. **Lacoste**.—C'est que j'ai toujours aimé à choisir mon heure.

Honorable messieurs, mon intention n'est pas pour le moment de parler sur le mérite de la vente du chemin de fer et je n'aurais même rien dit sur l'incident soulevé, si je n'avais été interpellé par l'honorable représentant de Chaouinigan. Je ne crois pas que l'honorable représentant de Montarville soit sérieux en demandant que la mesure soit renvoyée parce que le contrat est frappé de nullité. On a traité le mérite même de la question. On a soulevé maintes objections au fonds, et au grand étonnement de tout le monde, qu'est-il résulté de cette discussion, une objection à la forme.

Ce projet de loi a passé à la Chambre d'assemblée où il y a un grand nombre d'avocats et d'hommes d'affaires, dont l'intelligence et la persévérance ne le cèdent en rien aux honorables membres de cette Chambre. Cependant personne n'a attaqué la légalité du contrat, c'est que la question a été envisagée au point de vue des affaires, au point de vue pratique.

Le gouvernement, lorsqu'il a signé le contrat, savait quelle était sa position et il l'a volontairement assumée. Après avoir arrêté les conventions avec les administrateurs de la compagnie du Pacifique, l'honorable premier ministre leur a demandé l'autorisation nécessaire pour la signature du contrat.

Ces messieurs ont exhibé leur procuration qui pouvait bien être suffisante *in se*, mais qui ne rencontrait pas les exigences de la loi. Le gouvernement était alors dans ce dilemme ou d'attendre l'autorisation des actionnaires réunis en assemblée générale, ce qui aurait retardé considérablement la session, ou d'accepter la responsabilité personnelle des membres du bureau de direction. Ces directeurs sont propriétaires des 4/5 du stock, ils ont le contrôle absolu de la compagnie. Au point de vue des affaires, il n'y avait pas de danger à transiger avec eux. Alors nous avons dit : " que le bureau de direction assume la responsabilité de la transaction, il se dit autorisé à la faire, qu'il charge un ou plusieurs de ses membres de signer le contrat et le gouvernement se trouvera à avoir un recours personnel contre chacun des directeurs, si l'autorisation est insuffisante, ou si le contrat n'est pas ratifié par les actionnaires." Personne ne doute que cette garantie personnelle des directeurs implicitement donnée, ne soit suffisante pour sauvegarder tout recours en dommages que la province peut avoir.

Le gouvernement était d'ailleurs convaincu que la position serait régularisée.

Il n'y avait réellement aucune raison pour retarder la législation nécessaire pour la ratification du contrat par cette Législature. D'autant plus que le gouvernement demeurera en possession du chemin jusqu'à ce que la compagnie du Pacifique ait complètement satisfait aux exigences de la loi.

On a crié que le défaut d'autorisation rendait le contrat radicalement nul et qu'il ne pouvait pas être validé par la ratification.

L'acte du bureau de direction de la compagnie du Pacifique, s'il n'était pas suffisamment autorisé est ce que l'on appelle en termes de droit *ultra vires*. Je ne crois pas qu'il y ait un avocat de réputation qui soutienne la proposition qu'une transaction faite par un bureau de

direction en excès de pouvoirs accordés à la compagnie ne puisse être validée par la ratification des actionnaires.

On prétend, honorables messieurs, que cette Législature n'a pas le droit d'autoriser la vente parce que le chemin du gouvernement provincial, s'étendant d'une province à une autre, est un chemin fédéral.

Je ne me propose pas de traiter cette question. Qu'il me suffise de dire que le gouvernement de cette province ne doit pas vendre le chemin sans consulter les Chambres. Cela seul justifie la législation qui est demandée.

Je désire maintenant prendre part à la discussion générale. Honorables messieurs, je crois que la longueur de la discussion, discussion qui dure depuis plusieurs jours, doit nous convaincre de la haute importance de la question qui occupe cette Chambre. C'est en effet une question vitale.

Depuis 1867, les efforts constants de tous les gouvernements ont été faits dans but de donner à la province de Québec la position prépondérante que lui assure sa position géographique.

On a cru qu'un des principaux moyens à employer pour parvenir à cette fin était d'établir un réseau de voies ferrées qui sillonnaient le territoire en tous sens. Chaque gouvernement a favorisé la construction de ces chemins de fer par des subsides en argent et par des octrois de terres.

Le côté sud du fleuve St-Laurent a été le premier favorisé par des dons qui se sont élevés à près de trois millions de piastres. En 1872, on a compris que le temps était venu de penser à la rive nord, de lui assurer à elle aussi sa part dans l'exécution de ce grand et patriotique projet de doter la province de Québec de ces belles voies de communications, les chemins de fer. Il a fallu que le gouvernement se montrât généreux. La population de la rive nord est moins dense que celle de la rive sud, il y a là une moins grande étendue de territoire habité, le fleuve est un obstacle considérable aux raccordements avec les chemins de fer, qui vont aux Etats-Unis et aux provinces maritimes ; la perspective des profits était moins belle que celle des lignes du sud, par conséquent il fallait un aide plus considérable, proportion gardée, que ce qui avait été accordé aux lignes du sud.

Aussi lorsque les compagnies du chemin de fer de la rive Nord et du chemin de Colonisation du nord se sont adressés au gouvernement pour en obtenir de l'aide pour la construction d'un chemin de fer de Québec à Montréal et de Montréal à Ottawa, il leur a été accordé \$2,600,000 et 2,400,000 acres de terre, évaluée dans le statut de 1875 à

une piastre l'acre soit près de cinq millions de piastres de subvention gratuite.

L'un des principaux motifs qui a engagé le gouvernement à assurer la construction du chemin de fer est certainement le désir de développer cette partie de notre territoire, qui est considérée par plusieurs comme la partie la plus importante de notre province; mais il y avait aussi un autre motif qui a fortement engagé le public à ratifier la libéralité du gouvernement, du moins sa libéralité envers l'une des compagnies, la compagnie du chemin de colonisation du nord de Montréal. Dans le temps, il était question de construire la grande voie du Pacifique, et comme le disait notre grand homme d'état, Sir George Etienne Cartier, le chemin de Montréal à Ottawa devait être l'un des chemins de cette vaste et immense entreprise.

Les compagnies commencèrent les travaux, mais elles ne furent pas heureuses. Incapables de vendre leurs débentures, elles virent leurs efforts devenir impuissants et leur énergie infructueuse, et elles durent arrêter les travaux. Ce fut alors (en 1875) que le premier ministre du temps, l'honorable représentant de la division de Montarville adopta cette politique hardie de mettre à la charge de la province, la construction des deux chemins de fer.

Je suis peut-être celui qui le premier ai prononcé le nom de M. de Boucherville comme successeur de M. Ouimet et Dieu sait avec quelle défaveur ce nom a été accueillie par un grand nombre de nos amis. L'honorable conseiller pour Alma peut le dire, il était présent. On était dans un moment de crise. Il y a de ces époques où l'opinion publique envahit tout et se fait souveraine. L'affaire des tanneries venait d'éclater. On criait à la spéculation. Les amis du gouvernement Ouimet répondaient à ceux qui demandaient la démission des ministres "Attendez, ne condamnez pas sans entendre, nous aurons une enquête". Rien n'y faisait, le flot populaire allait toujours grossissant et le ministère dut tomber. Le nom de l'honorable représentant de Montarville s'est présenté à l'esprit de ceux qui voulaient sortir de la crise, à cause de la grande réputation d'honnêteté qu'il avait alors.

L'honorable **M. Ross**—*conseiller pour Chaouinigan*.—Alors... pourquoi pas encore aujourd'hui.

L'honorable **M. Lacoste**—*conseiller pour Mille-Iles*.—Je constate les faits du temps, non pas ceux d'aujourd'hui.

En 1875, le cabinet de Boucherville adopta donc la politique hardie d'achever la construction des deux chemins. Je dis hardie, car c'était lancer la province dans une voie périlleuse, c'était la charger d'une

dette énorme. Beaucoup de conservateurs hésitaient à accepter cette politique, cependant l'esprit de discipline finit par l'emporter, et l'honorable premier ministre a été appuyé par tout son parti.

Je ne suis pas, honorables Messieurs, de ceux qui croient qu'être partisan c'est être malhonnête. Je ne suis pas de ceux qui se targnent d'indépendance et qui prétendent qu'on ne doit jamais sacrifier ses opinions à son parti. Sans doute, il y a une limite à ces sacrifices, et on ne doit pas transiger sur les principes, mais les chefs ont droit à la confiance entière de leurs partisans, et c'est avec cette confiance dans l'âme que l'on doit apprécier leurs actes d'administration ; et si l'honorable conseiller pour Montarville et ses amis eussent montré dans les circonstances, la même générosité, le même esprit de discipline, qui ont été montrés par ses partisans, en 1875, il ne serait pas arrivé à la triste conclusion de créer une opposition dans le Conseil législatif contre ses amis de la veille, avant même de les avoir entendus.

Par une contradiction assez étrange, les honorables membres de l'opposition ont reproché au gouvernement et en particulier à l'honorable ministre des travaux publics de n'avoir dit que quelques mots et de n'avoir donné aucune explication. La longueur n'est pas toujours ce qui fait le mérite d'un discours.

Je n'étais pas présent lorsque l'honorable représentant pour Montarville a, en 1875, soumis à cette Chambre sa loi relative à la construction du chemin, aux frais de la province, mais s'il faut en croire les honorables conseillers qui assistaient à cette séance, le discours de l'honorable conseiller ne fut pas remarquable par sa longueur. On me dit qu'à peine a-t-il duré dix minutes. Je ne rappelle pas ce fait à l'honorable conseiller pour Montarville, dans le but de le lui reprocher, mais seulement pour lui démontrer combien est injuste le reproche qu'il fait à l'honorable ministre des travaux publics.

Dix minutes bien employées suffisent souvent pour donner toutes les explications voulues ; et le discours de l'honorable commissaire en est la preuve. Son exposé, clair, lucide et concis de la question a donné satisfaction à tous ceux qui n'étaient pas décidés à agir par esprit de parti.

Du reste, l'opposition est-elle sérieuse quand elle se plaint de n'avoir pas eu d'explications ? A-t-elle attendu celles du chef du gouvernement avant de se prononcer ?

Avant même que les résolutions aient été déposées sur le bureau de l'Assemblée législative, on intriguait ici au Conseil, on prenait chaque membre à part, on leur soufflait tout bas dans l'oreille que le pays était

sacrifié par M. Chapleau et M. Sénécal, et après trois ou quatre jours de ce travail clandestin, on réussissait à former une opposition systématique.

“ Mais, ” dit l'honorable chef de l'opposition, “ qu'avez-vous à nous reprocher ? Nous sommes opposés au gouvernement, il est vrai, mais est-ce que Son Honneur le lieutenant gouverneur ne nous dit pas, dans le discours d'ouverture de cette session, de nous élever au-dessus de tout esprit de parti dans l'examen de cette question. ”

C'est le cas, honorables messieurs, et c'est parce que ceux qui font de l'opposition au gouvernement n'ont pas suivi ce conseil que nous leur reprochons leur conduite. C'est parce qu'ils ont, dès le commencement, avant d'entendre le gouvernement, montré un parti pris que nous les blâmons. Cet esprit de parti s'est montré dès que le gouvernement a soumis sa première proposition, celle relative à la présidence de cette Chambre. Le chef de l'opposition a parlé et tous ses partisans ont voté contre la loi.

Non, le gouvernement n'a pas été traité comme il le devait par ses amis du Conseil, et si en 1875, l'honorable chef de l'opposition avait été traité comme il traite aujourd'hui ses chefs conservateurs, l'entreprise nationale de la construction du chemin de fer du nord n'aurait pas réussi.

Je disais donc que M. de Boucherville en 1875 a adopté la politique hardie de construire le chemin de fer aux frais de la province. D'après lui le chemin ne devait coûter que de huit à neuf millions. Les contrats furent donnés pour ce prix et chose assez étrange dès l'année suivante, en 1876, le gouvernement faisait adopter une loi autorisant les commissaires du chemin de fer à emprunter une somme additionnelle de \$3,000,000. En 1877 M. Shanley fit un rapport qui n'était pas de nature à flatter le premier ministre d'alors, il se plaignait que le contrat avait été donné pour un prix trop peu élevé et qu'il avait été mal fait. L'honorable représentant de Montarville nous disait l'autre jour : “ Vous me reprochez d'avoir fait des contrats pour des prix trop bas ; c'était au constructeur à voir à cela et à protéger ses intérêts et vous ne pouvez pas me reprocher à moi d'avoir pris les intérêts de la province en donnant le contrat à un prix trop peu élevé. Ce n'est pas cela que nous lui reprochons, mais c'est d'avoir fait le contrat sur des données fausses, sur des mesurages incorrects et d'avoir ainsi entraîné la province dans des dépenses beaucoup plus considérables que celles qu'il avait annoncées aux Chambres, et aujourd'hui si par suite de son imprévoyance nous sommes endettés beaucoup plus que nous devions le prévoir, il lui sied

mal de se tourner contre un gouvernement qui vend le chemin pour sortir la province de l'embarras financier dans lequel il l'a mise.

Honorables messieurs, il a été fait beaucoup de calculs sur ce qu'a coûté le chemin à la province. Généralement les chiffres sont pris dans les livres bleus. Ces livres portent le coût du chemin à près de \$13,000,000,

Les membres de l'opposition ne sont pas satisfaits de ces chiffres. Ils préfèrent des chiffres de fantaisie. L'honorable conseiller pour Repentigny a porté le prix à \$16,000,000, il a même parlé de \$20,000,000. Quand je lui ai demandé à quelle source il avait puisé ses informations, il s'est contenté de répondre qu'ils les avait puisées à une bonne source. J'en doute fort, car dans le coût il portait une certaine somme pour l'embranchement de St-André, embranchement qui n'est pas commencé et pour lequel il n'a été rien dépensé. Il ajoute au coût porté dans les livres officiels la propriété "des Casernes" à Montréal sachant pourtant bien qu'il est incorrect de charger la valeur de cette propriété comme une dépense de la province vu que c'est un don qui lui a été fait. Il ajoute l'intérêt sur l'argent dépensé comme s'il était habituel d'inclure l'intérêt sur les dépenses dans le coût d'une bâtisse. Quand on parle du coût d'une chose c'est le prix que l'on a payé en capital et ce prix est bien de \$13,000,000. C'est déjà assez cher, et nous n'avons pas besoin de l'augmenter.

Comme vous le voyez, honorables messieurs, ce chemin a grevé trop lourdement notre budget et il n'est pas terminé. Le trésorier de la province prévoit qu'il faudra plus d'un million pour compléter les travaux.

L'honorable conseiller pour Montarville a dit que le gouvernement pouvait se dispenser de faire toutes ces dépenses. La plus grande quantité des ouvrages à faire sont nécessaires; ils sont tous requis pour faire rendre au chemin le revenu que l'on en attend.

Notre dette est d'à peu près \$18,000,000; ajoutant le \$1,000,000 pour le parachèvement des travaux, elle sera portée à \$19,000,000.

La caisse est presque vide, et il nous faut absolument acquitter nos obligations; il nous faut faire honneur à nos échéances; il nous faut pourvoir à l'intérêt et au fonds d'amortissement. Tous les gouvernements ont compris la situation et ont vu le remède dans la vente du chemin, c'est cette politique que l'honorable M. Chapleau avait en vue à la dernière session. Le mandat de l'Assemblée législative n'était pas alors expiré, il restait encore une session à faire, cependant le gouvernement a demandé au lieutenant gouverneur la dissolution des Chambres.

Vous savez comme moi, honorables messieurs, que lorsqu'un gouvernement demande la dissolution avant la fin d'un parlement, il est tenu de donner des motifs. Or quel est le motif que le premier ministre a donné pour justifier sa demande? La réponse se trouve dans l'admirable discours qu'il a prononcé à Ste-Thérèse et qui a été accepté comme le programme du gouvernement. Il voulait avant de vendre le chemin consulter le peuple non-seulement sur l'opportunité de la vente mais aussi sur le prix. Nos adversaires nous disent qu'il n'a pas été question de la vente dans les élections. Comment soutenir une telle assertion quand la presse entière a publié le discours de l'honorable premier ministre?

Il est impossible que dans un grand nombre de comtés, il n'ait pas été question sur les "hustings" de la vente du chemin, car la plupart des candidats, tant ceux de l'opposition que ceux du gouvernement, étaient et avaient été en faveur de la vente. Le grand chef des honorables membres de l'opposition n'a pas ignoré lui le programme du chef des conservateurs et il s'est prononcé publiquement en faveur de la vente dans une grande assemblée tenue à Montréal.

Mais je comprends le jeu des membres de l'opposition; en disant qu'il n'a pas été question de la vente aux élections, ils veulent se soustraire à l'argument tout-puissant que l'on tient de l'expression de la volonté du peuple en faveur de la mesure et ils veulent aussi excuser la conduite contradictoire de l'honorable conseiller pour Chauvinigane. Cet honorable monsieur faisait alors partie du ministère. Lui, du moins, n'a pas ignoré la politique du gouvernement, il l'a approuvée, il l'a soutenue.

Je regrette beaucoup de voir l'honorable membre renier son passé, et chercher à dénaturer les faits pour concilier sa conduite d'aujourd'hui avec celle de ce temps-là; je préférerais entendre l'honorable ministre avouer qu'il s'est trompé; quelque pénible que serait cet aveu, il dénoterait un grand courage et un grand caractère.

L'honorable représentant n'a pas accepté la politique de son chef! Pourquoi restait-il donc dans le ministère? Qu'allait-il faire à l'assemblée de Ste-Scholastique où il a appuyé M. Champagne, où il a par sa présence et par ses paroles endossé tout ce qu'il a été dit en faveur de la vente.

Sentant la fausseté de sa position l'honorable membre cherche un refuge dans son objection qu'il a soulevée lui-même et qu'il a fait adopter par ses amis. Le premier, dit-il, a demandé l'autorisation de vendre pour un prix qui ne serait pas moindre que \$8,000,000. mais il ne s'en

suivait pas que le gouvernement dût vendre pour \$,8000,000. Voilà une raison spécieuse s'il en fût jamais.

En demandant au peuple l'autorisation de vendre pour \$8,000,000 le premier ministre n'annonçait-il pas son intention de vendre pour ce prix ? Ses paroles ne laissent pas de doute. "Aujourd'hui, dit-il, à un endroit de son programme, il se présente une occasion de vendre notre chemin. C'est une belle propriété destinée à servir de dernier chaînon entre les différentes lignes de chemins de fer qui doivent relier l'Atlantique au Pacifique en traversant dans toute son étendue, le sol du Canada. A quel prix devons-nous vendre cette propriété ? Je crois que \$8,000,000 de dollars n'est pas un prix exagéré, nous n'aurions alors donné que les 5 millions que nous devions sacrifier en premier lieu." Et plus loin il ajoute : "Si la compagnie du Pacifique refusait d'acheter notre chemin de fer, nous aurions d'autres compagnies qui le feraient, et aux conditions que nous voulons—c'est-à-dire au prix de \$8,000,000.

Honorables messieurs, la clarté de ces expressions éloigne tout doute, il est évident que le peuple s'est prononcé, qu'il a voulu la vente à huit millions. On a dit, on a cru qu'à part ceux qui sont intéressés dans la vente, à part ceux qui dépendent du gouvernement, à part ceux qui sont sous sa férule et qui ont des espérances, tout le monde est contre la vente.

Qu'avons-nous pour nous indiquer que le peuple a changé de volonté ? Ce ne sont certes pas ces quelques assemblées montées à grands frais dans quelques endroits seulement, par des mécontents. Où sont les requêtes qui ont été signées contre la vente du chemin ? Le dire de deux ou trois des honorables conseillers de cette Chambre, milite-t-il contre l'expression constitutionnelle du désir du peuple par ses représentants dans la Chambre d'assemblée ? Quarante-huit députés sur soixante-cinq se sont prononcés pour la vente.

Je comprends que nos adversaires insistent aussi fortement sur ce point. Ils sentent que leur position n'est pas tenable ; que cette Chambre ne peut pas sans oublier le rôle qu'elle est appelée à jouer, sans oublier sa mission, s'opposer à la volonté du peuple sur une question de ce genre.

L'honorable représentant de Repentigny a dit que le Conseil législatif est le gardien de la propriété. Je suis de son avis, mais j'ajouterai que le peuple est le maître de sa propriété.

Lui seul a le droit de fixer le prix qu'il attache à ses propriétés. Après tout c'est une question de valeur, c'est une question de plus ou

de moins, c'est une question d'argent ; or dans les questions de finance, c'est le peuple, c'est l'Assemblée législative, où il envoie ses représentants, qui seule a le droit d'intervenir. Dire que les 24 membres de cette Chambre, nommés à vie, qui ne donnent aucun compte de leur conduite, sont plus à même que le peuple de déterminer la valeur d'une propriété appartenant au peuple, au point de vue constitutionnel, c'est presque une hérésie.

Mais, honorables messieurs, si par suite du vote que vous allez donner, la loi est rejetée et une taxe lourde est imposée, qui supportera la taxe ? non pas cette Chambre, mais le peuple, lui seul est intéressé, lui seul doit décider si la taxe sera ou ne sera pas imposée. Et si pour se soustraire à cette taxe il juge à propos de vendre une partie de son domaine, et qu'il fixe le prix, c'est son affaire. A lui de prendre les *voies et moyens*. Quand je parle de la volonté du peuple, je parle de cette volonté librement exprimée, comme elle l'a été aux dernières élections, de cette volonté manifestée par la grande majorité.

Le bien du peuple est-il réellement le motif qui anime l'opposition. Sans les approuver, je m'explique que les adversaires du parti conservateur soient opposés à la mesure. Il est si difficile de se mettre au-dessus de l'esprit de parti. On ne peut guère s'attendre à ce que ceux qui se sont présentés devant le peuple comme opposés à la mesure et qui ont été élus après cette expression d'opinion puissent revenir et se déjuger. Mais que dire de ces conservateurs qui abandonnent leur chef quand il est soutenu par le pays.

J'entendais l'honorable chef de l'opposition dans cette Chambre répéter qu'il appartient toujours au grand parti conservateur, mais qu'il n'a pas confiance dans son chef.

Pourtant je considère que le parti conservateur est privilégié d'avoir à sa tête l'honorable M. Chapleau. Sorti des rangs du peuple, il a épousé la cause du peuple, il s'est identifié avec lui. Jamais carrière n'a été plus difficile que la sienne. Doué d'une intelligence tout-à-fait supérieure, la Providence avait décidé de lui confier les destinées de la nation, mais la calomnie, la méchante calomnie, s'est acharnée contre lui. Aucun opprobre ne lui a été épargné. Tout ce que l'envie et la jalousie peuvent imaginer de plus mauvais a été mis à l'œuvre. Les accusations sont venues de toutes parts, d'adversaires et d'amis. Le bien qu'il faisait on l'attribuait à des motifs sordides. Non content d'attaquer l'honneur public, on est entré dans le sanctuaire sacré de la vie privée, et toute sa conduite, toutes ses actions ont été mises devant le peuple, dénaturées, falsifiées, dans l'espoir de le perdre. Savez-vous

où il est allé chercher sa justification ? Chez le peuple qui chassait les calomniateurs et acclamait son enfant.

Pauvre nation canadienne-française ! il faut qu'il y ait beaucoup de vitalité chez elle pour qu'elle puisse résister à ce sentiment de jalousie qui la fait détruire ses plus beaux talents. Le soleil de notre beau pays n'est-il pas assez brûlant pour réchauffer, n'est-il pas assez brillant pour éclairer tous ceux qui l'habitent, sans qu'il faille désirer, envier la place de son voisin ? Nos amis conservateurs qui se séparent de nous ne veulent plus de ce chef, mais le peuple en veut, il a manifesté sa volonté d'une manière éclatante le deux décembre dernier.

Que l'on continue une opposition qui est injustifiable, le bon sens de la majorité l'emportera, j'en suis convaincu.

On ne veut pas de la vente du chemin, alors comment se propose-t-on de faire face à la situation ? L'honorable conseiller pour Repentigny qui a le courage de son opinion, nous a dit franchement : " Que le peuple se taxe et conservons notre chemin." Le peuple ne veut pas se taxer outre mesure. Que l'on emprunte, disent d'autres, mais le gouvernement serait-il justifiable d'emprunter jusqu'à compromettre peut-être le crédit si bien établi de la province.

On a dit que la province valait immensément, c'est vrai, mais elle n'a pas seulement à supporter les charges provinciales, il y a la dette fédérale qui est très-considérable, il y a les dettes municipales. La ville seule de Montréal doit \$14,000,000. On dit que la ville de Québec est surchargée.

Emprunter, mais alors il faut pourvoir au paiement des intérêts, et au fonds d'amortissement, il serait indigne de prendre sur l'emprunt même pour acquitter ces intérêts.

On compte sur les revenus du chemin, mais on exagère ces revenus.

L'honorable représentant de Chaouinigan nous dit que le chemin nous donne des recettes brutes de \$1,100,000 ; que son exploitation ne dépasse pas 60 pour cent, et nous aurons un revenu net de \$400,000.

Il est facile de lancer des chiffres qui frappent l'imagination, mais le difficile est de justifier ces chiffres.

Dans l'appréciation que l'on fait du revenu du chemin de fer, je crois qu'il n'est pas judicieux d'aller chercher des exemples en dehors de notre pays, en Angleterre ou en France.

Il faut rester ici dans notre pays de neige, où les frais d'exploitation sont beaucoup plus considérables. Il ne faut pas oublier que notre chemin de fer est situé au nord du St-Laurent.

J'ai donc recours aux statistiques publiées par le gouvernement de la

Puissance pour critiquer la position prise par l'honorable conseiller pour Chaouinigan.

Mes données sont puisées dans les rapports des chemins de fer du Canada pour l'année 1881.

PROPORTION DES PROFITS NETS.

	Milles.	Recettes brutes.	Dépenses.	Profits.	Proportion.
Total du nombre de milles des chemins de fer du Canada ..	7,260	27,987,508	20,121,418	7,866,090	28%
En retranchant le Grand-Tronc et le Great Western.....	2,058	15,646,504	10,550,813	4,095,691	.....
Balance pour 45 compagnies canadiennes	5,202	12,341,014	9,570,605	2,770,399	22½

Si l'on prend la moyenne des profits nets de tous les chemins de fer, du Canada, 28%, le rendement du chemin de fer du gouvernement serait de \$308,000, par an. Mais il n'est pas judicieux de comparer notre chemin avec les deux grandes lignes de transit, le Grand-Tronc et le Great Western, car si nous ne vendons pas notre chemin, nous ne pouvons compter que sur le commerce local et il faut le comparer avec les autres chemins locaux.

Or les chemins locaux ne rapportent qu'une moyenne de 22½ pour cent de profits nets, ce qui ne donnerait pour le chemin du gouvernement qu'une recette annuelle de \$247,500.

Comme vous le voyez, nous sommes loin des \$400,000 qu'espère avoir l'honorable conseiller pour Chaouinigan.

L'honorable conseiller a laissé entendre que le gouvernement avait commis des fautes dans l'administration du chemin et que les dépenses pourraient être considérablement réduites.

Qui devons-nous croire, est-ce l'honorable conseiller alors qu'il était ministre, ou bien le conseiller législatif qui s'est tourné contre son gouvernement? Pourquoi n'a-t-il pas appliqué le remède lorsqu'il a été à la tête du département? pourquoi n'a-t-il pas porté plainte à son chef? Laisait-il faire dans le temps par complaisance? Je connais le caractère de l'honorable conseiller et je ne pense pas qu'on puisse lui adresser ce reproche.

A-t-il acquis une expérience nouvelle depuis qu'il est sorti du cabinet ? C'est difficile à croire.

Non, honorables messieurs, ces assertions sont faites pour étayer une mauvaise cause. Vous connaissez comme moi, combien il est difficile pour un gouvernement d'administrer un chemin de fer, vous savez ce qu'est le patronage, ce que sont les sollicitations pressantes des partisans, des amis. Chacun a un fils, ou un neveu, ou un cousin ou une connaissance à placer. Le gouvernement résiste sans doute, mais il faut bien souvent trouver la place demandée. Je n'en fais pas de reproche au gouvernement, parce que ceci est dans la nature des choses, mais la conséquence est qu'il y a trop d'employés, et qu'un grand nombre d'employés n'ont pas la capacité requise.

A la fin de son discours, l'honorable conseiller pour Chaouinigan, oubliant ce qu'il avait dit au commencement, a remarqué, à propos de l'achat que Gambetta voulait faire des chemins de fer de la France : " On sait que lorsque le gouvernement achète, ça coûte toujours plus cher. "

L'honorable M. **Ross**—*conseiller pour Chaouinigan*—Je n'ai pas dit cela.

L'honorable M. **Lacoste**—*conseiller pour Mille-Isles*—J'ai pris en note les paroles que je viens de citer, et je puis affirmer qu'elles ont été dites par mon honorable ami.

L'honorable M. **Archambeault**—*conseiller pour Repentigny*.—Je suis désolé d'interrompre mon honorable ami, mais je ne puis m'empêcher de faire observer à la Chambre que l'heure est fort avancée et qu'en considération pour le vieil âge de plusieurs de nos collègues, qui se sentent fatigués, nous devrions ajourner la discussion.

L'honorable M. **Lacoste**—*conseiller pour Mille-Isles*.—Si au lieu d'ajourner, la Chambre voulait émettre un vote immédiatement : je ne prolongerais pas davantage mes remarques.

L'honorable M. **de Boucherville**—*conseiller pour Montarville*.—Nous consentons à ce que le vote soit immédiatement.

La proposition de l'honorable M. de Boucherville est mise aux voix :

Ont voté pour :—Les honorables messieurs Archambeault, de Boucherville, Bryson, Dostaler, Gaudet Gingras, Laviolette, Panet, Proulx, Rémillard et Ross.—11.

Ont voté contre :—Les honorables messieurs de LaBruère, Beaudry,

Couture, Dionne, Hearn, Lacoste, Prud'homme, Roy, Savage, Starnes, Webb et Wood.—12.

Le Conseil législatif n'a pas adopté.

Le projet de loi pour décréter et confirmer la vente de cette partie du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, s'étendant de Montréal à St-Jérôme, Aylmer et la cité d'Ottawa est adopté en deuxième délibération. L'examen, en comité général, des articles de ce projet est renvoyé à demain.

La séance est levée.
