

POUR.—MM. Angers, Church, Chapleau, Garneau, Baker, Ogilvie, Robertson, Kennedy, Fortin, (Gaspé), Tarte, Champagne, Mathieu, Tallon, Loranger, McGavran, Alleen, Dulac, Lacerte, Dupont, Lalonde, Houde, (Nicolet), LeCavalier, Larocelle, Fradet, Lavallee, Gauthier, St-Cyr, Thornto, Sawyer, Lynch, Duhamel, Wartole, Pettie, Martin.—74.

La motion est perdue sur division.
La chambre s'ajourne à 5 heures.
A l'ouverture de la séance du soir.
L'honorable M. ANGERS dit qu'il
vient d'apprendre que le Conseil
Législatif n'enverra aucun bill ce
soir; par conséquent, il vaudra
mieux ajourner. La chambre s'ajourne
jusqu'à demain à 3 heures.

La conséquence de tout cela
est que les comités ruraux qui ne
bénéficient pas directement de ces
grandes améliorations auraient à
payer les millions que les villes de

... L'année 1875 j'ai eu à consulter

mes électeurs, sur la pollution des chemins de fer, je leur ai soumis le fait que certaines municipalités avaient souscrit plusieurs millions, et j'ai obtenu leur consentement de soutenir la police des transports. En comptant avec ces souscriptions, l'un sera donc pas surpris de ne voir travailler énergiquement pour que mes constituaux ne paient pas les dettes contractées librement par Québec et Montréal pour assurer la construction d'un chemin qui favorisera particulièrement des localités

186

187

du chemin de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental. Tournez et retournez les motions des honorables députés et vous n'y trouverez pas un mot de blâme à l'adresse du ministre pour avoir pris sous sa charge, cette importante entreprise. Les honorables membres ne peuvent sortir de là, mais leurs faux-semblants et leurs distinctions. (Écoutez, écoutez.)

Comment se fait-il donc, Mr., qu'aujourd'hui le parti libéral cherche à dégarer sa responsabilité des conséquences inévitables de la politique qu'il a lui-même adoptée, suggérée et sanctionnée? La politique financière que le gouvernement propose aujourd'hui est le pendant nécessaire de la politique de chemin de fer qu'il adopta en 1875, et que le parti libéral, en déclarant comme tel de la chambre, sanctionnait. (Écoutez, écoutez.)

Que l'on ne nous dise pas: "Nous voulons arrêter la construction du chemin des Piles et de Hull et éviter cette dépense au trésor." Les honorables députés ne voulaient pas de ces chemins, mais ils proposaient de les financer par les chemins du Sud qui nécessitent une somme au moins égale à celle affectée aux chemins des Piles et de Hull! Au point de vue des finances, des dépenses à encourir, la politique de l'opposition a donc été absolument celle du gouvernement. Si au lieu d'affecter cinq millions à six cent mille pour les chemins de Hull et des Piles, on les eût affectés aux chemins préconisés par le parti libéral, le trésor public eût été en meilleure condition?

J'ai insisté fort sur ce point, M. l'orateur, parce que je considère qu'il est de mon devoir d'établir, aux yeux de la chambre et de la province, l'absence de bonne foi qui caractérise en ce moment le parti libéral.

La position que ce parti a prise dans cette occasion est, au reste, en conformité avec la position qu'il a prise par la presse libérale. Il est vrai que le député de Lotbinière a contredit l'habitude de renier la presse et le ministère, et que nous pourrions aujourd'hui la politique du gouvernement l'envie ses opinions et ses actes de 1875. (Écoutez.)

Mais il ne faut pas s'étonner de ces tergiversations. Le parti libéral a été bon droit qualifié de parti de l'hygiène organisée, et il tient à garder sa réputation. Le député de Lotbinière est l'homme qu'il faut pour rester digne de son passé; il est un habile faiseur de contradictions plus singulières les uns que les autres.

N'est-ce pas l'hon. député qui, en 1875, conseillait à mon honorable ami pour Montréal-Bat de retirer son étendard bil de la goume d'épingle, en lui disant qu'il le soutiendrait à la session pro-

chains? Et vous savez, M. l'orateur, qu'à cette session prochaine, en 1876, l'hon. député votait et parlait contre ce bill, (Écoutez) vote et paroles dont son comité lui fournissait le texte, et les raisons et les motifs.

N'est-ce pas aussi l'hon. député de Lotbinière qui, dans cette législature, dénonçait le parti du général Seymour et qui, aujourd'hui, s'appuie sur ce même homme pour condamner la politique du gouvernement?

Certes, c'est pour moi le temps de dire que si l'on des héros de la presse — comme l'hon. député a bien voulu le dire — dans les livres des constitutionnels, même qu'il existe également les motifs du traité et de la rue prise au besoin appuyer les actes de ses collègues honnêtes qui ne sauraient trouver ailleurs d'appui pour leur conduite. (Écoutez, écoutez.) Et puis que l'occasion se présente, je demande la permission de déclarer que je ne craindrai jamais de défendre les principes que j'ai défendus dans la presse, tantôt que le député de Lotbinière s'oblige, pour rester à l'été de sa petite brigade, de se donner lui-même des coups de poignard.

L'hon. membre pour Argenteuil, se s'engagemment dans les rangs du brigadier, n'a pas eu, un grand effort à faire, mais n'est-ce pas, un grand effort à faire, sur le ministère pour sa politique d'chemins de fer, j'en suis sûr, demandant par quel procédé, au moyen de quelques hommes, un député peut se justifier, après de sa propre conscience et devant l'opinion publique, de contester aujourd'hui ce qu'il exaltait hier. C'est ce que j'ai l'hon. député d'Argenteuil. En 1875, il soutint chaleureusement la politique du gouvernement, même contre les amoncellements du chef de l'opposition et de ses amis. Et il veut que nous ajoutons quel que foi à ses paroles quand il s'élève contre ce qu'il a sanctionné autrefois.

L'hon. député de Lotbinière a fait un aveu et il a fait dire à tous les membres de cette chambre, qu'ils ne connaissent ceux qui ont empêché la connaissance de la constitution. Il nous a dit: "Je n'ai voté rous à la taxe directe et vous ne le gouvernement nous a conduit." Je suis surpris qu'un chef de parti, un homme de son expérience des affaires et de son honneur, ne se soit pas aperçu de l'absence d'un fait complet de connaissances constitutionnelles. Il demande, pour que nous ne sommes pas en vue de la taxe directe sur certaines industries, ou plutôt sur certaines gens, certaines choses qui sont de notre compétence. Je citerai à l'hon. membre la section 92 de notre constitution.

50 60 40 30 20 10 0

" Dans chaque province la législature pourra exclusivement faire des lois relatives aux matières tombant dans les catégories de sujets ci-dessous énumérés, savoir: La taxation directe dans les limites de la province, dans le but de prélever un revenu pour des objets provinciaux."

Je ne voudrais pas accuser l'hon. membre de mauvaise foi, mais il m'est bien difficile de croire qu'il n'y a pas compris les explications du trésorier sur cette affaire de la taxe directe. On nous a imposé des cours de justice, le droit des brevets, des taxes indirectes, et l'on a imposé, dans le cas des compagnies d'assurance, la faire déclarer l'impôt incontesté, légal sur le principe qu'il constitue une taxe indirecte.

Les mots "taxe directe" signifient donc, par conséquent, simplement le mode de prélever l'impôt, et non cette chose horrible, effrayante que l'hon. député nous a pointé.

Si je voulais parler du parti libéral en rapport avec la taxe directe, je pourrais dire devant la chambre les paroles prononcées par M. Holton, ministre des finances dans le gouvernement libéral en 1865. Voici ce que cet homme public disait:

" Il faut regarder couragement en face la question de la taxe directe et y abaisser le peuple."

On a donc bien mauvaise grâce, M. l'orateur, à venir aujourd'hui nous dire l'opinion publique en ce qui a la taxe directe. Mais les élections futures approuveront ce qu'il s'agit de sauver à tout prix, possible, les hommes qui occupent le pouvoir à Ottawa. C'est de la capitale qu'est parti le mot d'ordre et on l'exécute. Il faut enlever à la taxe, à la banqueroute, à la ruine, même au risque de détruire le crédit de la province! Qu'est la province en ce moment du salut du parti? Qui, il est malheureusement vrai que les honorables députés travaillent à anéantir le crédit de la province, à empêcher la province de payer, à empêcher de tenir à flot les épaules du navire libéral que le vent du courroux populaire chasse du port où il l'aurait jamais dû arriver. (Écoutez.)

Après avoir suggéré au gouvernement de prendre sous sa charge le chemin de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, l'on ose dire que le ministère a encouru des dépenses énormes pour ses compagnies leurs contrats. Le chef de l'opposition n'a rien dit, il n'a rien allégué aussi futile qu'inexact.

Je consens à mettre pour un instant dans l'oubli l'approbation donnée par le parti libéral à la politique du gouvernement. Je suis prêt à discuter le mérite de cette politique.

Les compagnies avaient déclaré être dans l'impossibilité de continuer leurs opérations. De larges sommes d'argent, sorties du trésor public pour les chemins de fer commencent à être restés sans résultat et devenir une perte sèche pour nous. La province qui attendait depuis de longues années la réalisation de ces entreprises, s'en voyait privée sans avoir donné la durée ne pouvait être mesurée. Que fit alors le gouvernement? Il se substitua aux compagnies impuissantes et, sans injustice pour les intérêts privés, il devint le propriétaire des routes commencent à être mises en marche.

En supposant même que le gouvernement eût exercé une pression pour faire cesser les compagnies, ce que je suis loin d'affirmer, il eût encore fait une intelligence de nos intérêts. Les compagnies constituées des chemins se sont avérées propriétaires. Nous devons noter que le gouvernement n'est pas sans avoir profité que les profits énormes résultant de la construction de ces routes. Aujourd'hui, c'est le gouvernement, c'est la province qui sont les maîtres du chemin, qui est un actif considérable et qui donnera d'importants revenus à notre caisse. (Écoutez.)

Mais dit l'hon. député, en augmente les taxes! Belle raison. M. l'orateur, je lui offre à une chambre, que celle-ci! Le chef de l'opposition a admis, avec raison, que nos revenus ordinaires suffisent à faire face à nos dépenses ordinaires. Nous construisons des chemins; nous nous octroyons un domaine de millions de dollars; nous sommes obligés de payer ces sommes, et nous pouvons faire tout ce que nous voulons. Si l'hon. député ne veut pas avoir recours aux moyens de rencontrer nos obligations! Si l'hon. député croit en imposer arrippe de cette province en lui disant que l'on construit des chemins sans millions de francs sans argent, qu'il se détrompe!

En demandant la construction des chemins, le parti libéral a demandé et voté d'avance les taxes nécessaires pour conduire à bonne fin ces entreprises. Qui veut le fin, veut tous les moyens. (Écoutez.) Je connais un homme de la province de Québec, Canada, monsieur, je le sais assez au fait du progrès, pour dire qu'il est prêt à faire les sacrifices nécessaires pour promouvoir notre avancement dans la voie de la prospérité vers laquelle nos efforts doivent converger. Je le prie de vouloir bien déclarer qu'il comprend le but de la proposition inopportune et impulsive de l'hon. député. (Écoutez.) S'il eût été séduisant par ses motifs, il n'eût attendu pour demander à la chambre de se prononcer contre l'imposition de nouvelles taxes, que ces taxes fussent soumise à la chambre. Mais, non, j'ai saisi au bond la première occasion de faire cette motion, dans un but de caprice politique. Je ne suis pas autorisé à dire que la taxe de vingt-cinq cents par cent piastres sur certains contrats, annoncée par le trésorier dans son discours sur le budget, sera

50 60 40 30 20 10 0

Barabian (litt.)

Barabian (litt.)

Barabian (litt.)

Barabian (litt.)

Barabian (litt.)

Barabian (litt.)

Barabian (litt.)

Barabian (litt.)

Barabian (litt.)

Barabian (litt.)

Barabian (litt.)

Barabian (litt.)

Barabian (litt.)

Barabian (litt.)

Barabian (litt.)

Barabian (litt.)

Barabian (litt.)

Barabian (litt.)

Barabian (litt.)

Barabian (litt.)

Barabian (litt.)

Barabian (litt.)

Barabian (litt.)

Barabian (litt.)

Barabian (litt.)

De l'autre côté de la Chambre on se contente de blâmer, de critiquer, d'attaquer, se gardant bien d'offrir un projet défini, une politique arrêtée. Les uns ont semblé se prononcer pour le tracé du bout de l'île, les autres contre le tracé de Terrebonne; la plupart ont parlé pour ne rien dire du tout, excepté des injures à ce côté-ci de la Chambre.

Je vois entrer l'hon. membre pour Québec-Est, je lui dis, excepté des injures à ce côté-ci de la Chambre, comme quelques uns de ses amis semblent l'être? Peut-il nier que la souscription pour la cité de Québec n'a été faite qu'à la condition expresse que le chemin de fer du nord reliait Québec et Montréal? Peut-il nier qu'en demandant de ne pas aller à Montréal, on demande une chose qui pourrait autoriser Québec à ne pas payer son million? Peut-il nier aussi qu'on se rendant à Terrebonne, à dix milles de Ste-Thérèse, le gouvernement a fait pour la cité de Québec plus cette ville n'avait même songé de faire?

Plus, surtout, Mr. que le parti libéral dont les ouïes se réunissent à avoir sous des bandes d'hommes armés pour venir insulter, sous les fenêtres du parlement, à la députation de la province! L'on sait dans le gousset de qui a été pris l'argent nécessaire pour organiser ces escadrons dégoûtants, contre lesquels la vraie ville de Québec, celle qui est respectée et réfléchi, proteste énergiquement. (Boutez, Boutez.)

Au nom de nos collègues du district de Québec, dont je suis certain d'exprimer les sentiments, je proteste contre les injures des châtions que le parti libéral a pour organe ici, à l'adresse du gouvernement. Cette espèce de presse est rédigée par des hommes sans valeur, sans position, sans influence, sans dignité et sans honneur. Un voir même dans ses rangs des individus au front desquels on découvre le stigmate indélébile du parjure officiel! (Boutez, Boutez.)

L'hon. Procureur-Général et le Commissaire des terres ont dit, contrairement à l'importance il faut attacher à ces prétendues assemblées de citoyens dont les comptes rendus ampoules ont les queues libérales. Trente ou quarante rouges de première qualité se réunissent, s'intitulent "property holders" quand même ils n'auraient que cent piastres d'intérêt dans Québec, blâment le gouvernement dont ils ne comprennent pas même la politique, et se livrent des félicitations les uns aux autres et le tour est joué!

La politique du ministère a été digne, sous l'égard des deux villes. Celle de l'opposition est de soulever l'une contre l'autre, les deux sections de la province en faisant croire à chacune qu'elle est sacrifiée. Le peuple jugera, et jugera comme la chambre va juger la motion du député de Lotbinière. Nous sommes dans l'une de ces circonstances où un parti doit rester ferme et uni. Bien que je sois le plus jeune des députés, de ce côté-ci de la chambre, il me sera permis de demander au parti conservateur de se tenir autour de son drapeau. Il y a de l'intérêt de la province dont les destinées nous sont confiées. (Applaudissements.)

Discours de M. Fortin.

Nous publions en entier, aujourd'hui, à la demande d'un grand nombre de personnes, le discours prononcé par l'honorable M. Fortin, le 22 février dernier, sur la question de l'administration de la justice dans le district de Gaspé.

Ce discours est important, parce qu'il renseignera le public sur toutes les détails de la question. Il renferme aussi des statistiques très-intéressantes sur la Gaspésie et ses ressources.

ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE.

23 février 1878

L'honorable M. ANGERS, secondé par M. Church, propose la seconde lecture du bill No 17 pour amender la loi relative à la constitution de la cour supérieure.

L'objet de ce projet de loi est de ne laisser qu'un seul juge pour le district de Gaspé, c'est-à-dire qu'un lieu de rompre la vacance qui existe actuellement, ou nommerait un juge pour Montréal, parce que dans cette ville l'ouvrage est trop considérable pour les juges et de là un retard préjudiciable dans l'administration de la justice.

L'honorable M. FORTIN prend alors la parole et dit : M. l'Orateur, je m'oppose à ce projet de loi, parce que je considère que c'est une mesure injuste et rétrograde; injuste, parce que le gouvernement doit accorder aux contrées éloignées où les communications sont difficiles, surtout dans la saison de l'hiver, autant de protection pour les fins de la justice qu'aux grandes villes et aux parties centrales du pays; rétrograde, parce qu'elle altère dans sa base un système de décentralisation, judiciaire, établi, il y a plus de vingt ans, par tout le pays.

Ce système de décentralisation, mis en pratique par le parti conservateur, sous cet habile et patriotique homme d'état, le bien regretté Sir George Cartier, à qui ce pays doit tout de sages mesures, faisait aussi partie du programme libéral, de sorte que l'on peut dire, à bon droit, qu'il avait reçu l'approbation et la sanction du pays entier.

Par ce système, l'on donnait deux juges résidents au district de Gaspé, composé, comme on le sait, du comté de Bonaventure et du comté de Gaspé, y inclus les îles de la Madeleine. Ce district comprend un territoire très grand, mais il n'avait alors qu'une faible population. Pour qu'il donc l'érection en district séparé et lui donnait-on deux juges!

C'est que les hommes d'état qui fondent ce système de décentralisation des contrées situées aux extrémités du pays, avaient confiance dans l'avenir de ces contrées, qui étaient en ce temps-là qu'une population insuffisante, mais qui possédait des ressources abondantes de toutes sortes, les forêts, les pêcheries et des terres cultivables d'une immense étendue.

Cette mesure promettait une ère nouvelle pour ces contrées, car une bonne administration de la justice doit être regardée comme la base de l'ordre social et de la prospérité publique. Aussi fut-elle reçue comme un bienfait par toute la population

de la Gaspésie. Malheureusement cette loi n'a pas été mise à exécution, comme elle aurait dû l'être, cependant on espérait toujours qu'il y aurait un temps où l'on en recueillirait tous les fruits.

Mais aujourd'hui l'on veut démontrer ce qui existe depuis tant d'années, pour plonger le district de Gaspé dans l'embarras où il se trouvait avant la mise en pratique de ce système. Je vous le demande, monsieur l'Orateur, cette loi n'est-elle pas injuste, rétrograde et anti-passive?

Mais pour que cette chambre et le pays puissent bien juger la question, il faut faire connaître la Gaspésie et pour cela il faut faire un peu de géographie et de statistique. Le comté de Gaspé contient 4,584 milles carrés, équivalents à 2,933,760 acres.

Le comté de Bonaventure comprend une superficie de 3,465 milles carrés ou 2,217,300 acres. Ce qui fait pour les deux comtés, c'est-à-dire le district de Gaspé, 8,049 milles carrés, équivalents à 5,151,300 acres.

Maintenant, si nous ajoutons cette partie du comté de Montserrat qui se trouve à l'est de la rivière Métépe-diac et qui est généralement comprise dans ce que nous appelons la Gaspésie, nous avons 2,398 milles carrés de plus ou 1,554,720 acres; ce qui fait en tout pour la Gaspésie 10,947 milles carrés, équivalents à 7,006,080 acres.

Maintenant, comparons une des provinces maritimes, l'île du Prince Édouard par exemple, à la Gaspésie où nous avons les résultats suivants. Superficie de l'île du Prince Édouard 2,133 milles carrés ou 1,365,400 acres.

Ainsi cette île que l'on cite souvent, comme le jardin du Gola et Laurent, n'a pas la superficie d'un des comtés du district de Gaspé, et ne forme pas le quart de la superficie totale de la Gaspésie. On ne pourra se récrier contre mes chiffres, car ils viennent de sources officielles.

5000 00
2500 00
2500 00

5000 00
2500 00
2500 00

5000 00
2500 00
2500 00

5000 00
2500 00
2500 00

5000 00
2500 00
2500 00

5000 00
2500 00
2500 00

5000 00
2500 00
2500 00

5000 00
2500 00
2500 00

5000 00
2500 00
2500 00

5000 00
2500 00
2500 00

5000 00
2500 00
2500 00

5000 00
2500 00
2500 00

5000 00
2500 00
2500 00

5000 00
2500 00
2500 00

5000 00
2500 00
2500 00

5000 00
2500 00
2500 00

Un gouvernement ne peut faire surgir la richesse partout, il ne peut donner la prospérité à toutes les parties du pays, il ne peut malheureusement mettre le bien être à la portée de tous, mais il est une chose qu'un gouvernement sage et bien intentionné doit distribuer à tout, sans parcimonie, sans réserve; c'est la justice. Eh bien! ce système de décentralisation nous promettait une bonne administration judiciaire. S'il eut eu

mais en pratique avec régularité, nous aurions été satisfaits, malheureusement les justiciables ont eu bien souvent à se plaindre. Et si avec deux juges, nous avons eu à souffrir, comment serait-ce donc avec un seul ?

J'en viens maintenant à la matière dont la justice a été administrée, dans le district de Gaspé, et je vais, pour ainsi dire, faire l'histoire de l'administration de la justice dans la Gaspésie.

Je dois prévenir cette chambre que ce n'est pas à aucun motif personnel que j'agis ainsi, je n'éprouve aucun sentiment d'utilité contre aucun des juges, je respecte la justice en ceux qui la représentent, mais j'ai un devoir à remplir, je l'accomplirai sans fléchir, mais en même temps avec tous les égards possibles pour les personnes dont j'aurai à parler.

Mais tout de me montrer jusqu'à quel point nous avons eu à souffrir de la part des juges chargés de l'exécution de la loi, dans cette partie de pays. Avant 1858, il y avait un juge résident à Percé. Depuis cette époque on n'en a plus vu, excepté à l'époque des termes. La mesure de décentralisation statuait que la résidence du juge serait au chef lieu du comté de Gaspé, c'est-à-dire à Percé. Eh bien ! le juge nommé pour Gaspé a toujours résidé dans le comté de Bonaventure et cela pendant une douzaine d'années, à l'expiration desquelles il mourut.

Un autre juge le remplace et on ne le voit pas plus à Percé que son prédécesseur.

Le 30 mars 1868, je proposais, dans la chambre des communes, qu'il fut présenté une adresse à Son Excellence, pour obtenir un acte indiquant le nombre de termes de cour tenus à Amherst, Îles de la Madeleine. J'avais fait cette proposition à cause des plaintes portées par les habitants des îles de la Madeleine, parce que ces gens manquaient souvent d'aller tenir la cour aux îles, au grand détriment des justiciables de ces endroits et des intérêts du commerce et de la pêche.

Je pris occasion de cette motion pour me plaindre aussi de ce que le juge du comté de Gaspé ne résidait plus à Percé, le chef lieu judiciaire de ce comté, mais bien à New Carlisle, à 65 milles de distance de Percé.

Mais il ne résulta rien de cette proposition, ni des débats sérieux, auxquels elle donna lieu et pendant lesquels toute la question de l'administration de la justice fut traitée, ni des plaintes que je fis au ministre de la justice, au nom de nos constituants.

Le 4 avril 1870, je fis encore une motion au sujet de l'absence du juge, pendant plusieurs termes et surtout le terme de l'automne 1869, de la cour de la cour de circuit des îles de la Madeleine. Je réitérai ma plainte, faite au nom de toute la population du comté de Gaspé, de ce que le juge Thompson n'avait pas résidé à Percé, et de ce que le nouveau juge l'hon. M. Winter ne résidait pas au chef lieu du comté, comme la loi l'exigeait.

J'obtiens cette fois du gouvernement fédéral qu'il donnât instruction au juge d'aller résider à Percé. Mais pour une raison ou pour une autre, le juge ne vint pas et le comté de Gaspé se trouva encore privé de son juge. Bientôt le gouvernement changea à Québec, et d'après les promesses de l'hon. M. Winter, faites par la nouvelle administration, nous pouvions espérer que le comté de Gaspé obtiendrait enfin justice ; mais, M. l'orateur, nous savons que il n'y a pas eu de réforme, mais plus que jamais le gouvernement a manifesté, pour les intérêts judiciaires du comté de Gaspé et je puis dire de tout le district, une insouciance, je pourrais ajouter, un dédain, qui certainement n'a pas sa raison d'être et semblerait indiquer de la part de nos hommes d'état le dessein bien arrêté de ne pas rendre justice au district de Gaspé et principalement au comté de Gaspé.

Nous attendons toujours. Mais voilà qu'un bon jour nous apprenons que notre juge est mis à la retraite. Évidemment je puis affirmer que ce juge était au moins à la fleur de l'âge et aurait pu siéger pendant encore bien des années.

Il est remplacé par un juge qui est dans toute la vigueur de l'âge. Nous espérons que celui-ci ne craindra pas de venir habiter les côtes si pittoresques et si salubres de la Gaspésie, d'autant plus que la loi l'y oblige. Nous comptons aussi que le gouvernement, soit disant de la réforme, nous accorderait ce que le comté de Gaspé demandait sans distinction de partis politiques ou de nationalités, c'est-à-dire qu'il obligerait le juge à résider à Percé. Nous fumons encore de ces dans nos espérances ; nous attendons à ce jour de jour en jour. Il n'est pas venu de temps en temps nous apprendre, par la voix des journaux, qu'il avait été tour des cours à Québec, aux Trois-Rivières et même jusqu'à la frontière américaine, à Sweetburg. Un beau matin on nous annonce que notre juge est nommé à un autre poste.

On devait nommer un autre juge, pour remplir la vacance, mais l'honorable monsieur que l'on avait nommé, choisit et qui occupe un siège dans cette chambre, à cet effet, a refusé. Pour quel motif ? Je l'ignore, j'aurais été heureux de ce choix, car ce député est un ami avec qui j'ai fait mes études classiques. C'est le déclin en route, mais le sort réservé à Gaspé. Adieu les jours. Oui à Gaspé, nous attendons la cour, parce qu'ils ne sont jamais toujours, mais il est rare qu'il nous vienne surs d'avoir un juge. C'est pour arriver que chose.

Puisse la politique du gouvernement fédéral se resoudre à faire attendre ou plutôt à refuser juger à Gaspé ; il néglige de rembourser justice au comté de Gaspé, je puis dire devant moi. Le comté ne devrait pas être oublié et devrait de Gaspé pour le nous justes droits soient maintenus et revendiqués. Mais voilà que les deux gouvernements se sont entendus à ce qu'il paraît, et de là la mesure qui est maintenant devant cette chambre. On dirait que le gouvernement local a cédé à la pression du gouvernement fédéral.

Voici des extraits de lettres, écrites par des personnes notables du comté, que feront voir que nos sujets de plainte sont bien véritables.

« Le juge McCorr est venu ici pour tenir le terme de janvier qui a été fixé par proclamation du 23 au

29. Évidemment. Mais quoiqu'il y ait plusieurs causes de fixées pour aujourd'hui (25) et des témoins assignés dans des causes au cap des Rosiers, de l'Anse aux griffons et de Newport, le juge a clos le terme hier (24) malgré les réclanations des avocats et est parti immédiatement. Les raisons qu'il a données, c'est que ces causes n'étaient pas assez importantes (de \$20 à \$30) et qu'il avait des causes plus importantes à juger, savoir l'élection de Kamouraski et le terme de février qu'il devait tenir à Québec. »

« Je ne sais pas ce que vous pensez ces raisons, mais les justiciables de Gaspé ne les ont pas trouvées bonnes. Les témoins assignés sont arrivés hier et ce matin (le 24 et le 25) et je ne pense pas qu'ils louangent beaucoup l'administration de la justice, lorsqu'ils seront revenus chez eux. »

« Si les trouvent que puisqu'on ne peut pas donner de juge, c'est bien le moins, lorsqu'il en vient un, qu'il tienne le terme jusqu'au bout, ou du moins qu'il entende le cas des fixées et dans lesquelles il y a un grand nombre de témoins assignés qui demeurent à une grande distance du chef lieu et qui étaient le déclin en route. »

« Les gens ne font pas d'affaires à la cour, parce qu'ils ne sont jamais toujours, mais il est rare qu'il nous vienne surs d'avoir un juge. C'est pour arriver que chose. »

Puisse la politique du gouvernement fédéral se resoudre à faire attendre ou plutôt à refuser juger à Gaspé ; il néglige de rembourser justice au comté de Gaspé, je puis dire devant moi. Le comté ne devrait pas être oublié et devrait de Gaspé pour le nous justes droits soient maintenus et revendiqués. Mais voilà que les deux gouvernements se sont entendus à ce qu'il paraît, et de là la mesure qui est maintenant devant cette chambre. On dirait que le gouvernement local a cédé à la pression du gouvernement fédéral.

« Pour ma part, j'ai des causes importantes, résultant du règlement d'une succession, que je ne puis entrer en cour, parce que je ne puis jamais complier la présence d'un juge au terme, et si j'ose pas faire des frais considérables pour commencer un plaidoyer devant un juge qui s'empresse de s'en retourner à Québec ou à Montréal et qui peut être remplacé par un autre au terme suivant, devant lequel tout est à recommencer de nouveau. »

« 30. Le terme était annoncé pour le 23. Le juge a siégé deux jours, a clos le terme le 24, sans avoir rien fait. M. Ste-Croix, de la Rivière au Renard, était resté au pays, tout l'hiver, pour suivre sa cause; et ce terme, et cette cause a encore été remise. »

« Des témoins sont venus de Newport, de la Rivière au Renard, de l'Anse aux Griffons, à grands frais, et tout cela pour rien. Le juge était parti avant qu'ils arrivassent. »

« Les frais de tout cela tombèrent sur les pauvres clients. »

« Le fait est que beaucoup de personnes craignent d'entreprendre des actions en cour, à cause de la manière honteuse et incertaine avec laquelle les termes de cour sont tenus. »

« M. le Juge McLeod a dit qu'il avait à tenir le terme de février à Québec et s'occuper de quelque cas d'élection de Kamouraska. »

On peut juger par ces extraits la malheureuse position dans laquelle se trouvent les justiciables du comté de Gaspé. Mais c'est encore bien pis pour les justiciables des Îles de la Madeleine.

Supposons qu'une personne accusée ait besoin de se rendre à la cour de Percé, il consulte le calendrier judiciaire, et il y voit que les termes sont fixés à certaines dates.

Il part de chez lui et voyage quelque route à la faire. Comme il n'y a pas de service direct entre les Îles de la Madeleine et Gaspé, (il y en avait un autrefois mais le gouvernement fédéral actuel l'a abolie) il faut qu'il passe par les provinces maritimes.

Il prend donc le steamer à Amherst, lieg d de la Madeleine, et quel steamer c'est un vrai bachelot qui est obligé de se sauver dans les havres à chaque tempête. Il se rend à Pictou; voilà 130 milles de fait; de Pictou le steamer s'arrête à Charlottetown, lie du Prince Édouard; encore 50 milles; de Charlottetown à Shediac 60; de Shediac à New Castle, Miramichi, 80 milles; de New Castle à Paspébiac, 120; de Paspébiac à Percé, 50 milles; ce qui fait en tout 490 milles à dépenser.

Enfin il arrive à la cour et il est exposé à ne pas trouver de juge. Il retourne chez lui, encore 490 milles. C'est un voyage de près de 1000 milles et qui coûte de 50 à 60 piastres.

Je pose la question maintenant. Peut-il avoir de doute qu'un juge résidant ne soit absolument nécessaire à Percé? Je dis non; et la majorité de cette chambre et la majorité du pays dira non avec moi.

Depuis quelques années, le comté de Gaspé, par l'entremise de ses représentants, a voté d'importantes sommes considérables d'argent pour les travaux publics, tels que chemins de fer et voies de communication et cela pour toutes les parties du pays. Nous voyons avec plaisir le développement de nos grandes villes et de nos campagnes; cela nous assure un meilleur marché pour notre poisson d'autonne. Nous comptons aussi être remboursés de toutes nos contributions au trésor public par des améliorations dont le grand comté de Gaspé et la Gaspésie en général, a tout besoin. Mais depuis quelque temps nous croyons que nous ne recevons pas assez.

Nous avons droit à toute la protection du gouvernement, vu les richesses naturelles du pays et l'augmentation de notre population. On a dit et-ce dans les grands centres où la population augmente plus.

Non, nos villes augmentent peu en population et plusieurs de nos anciens comtés se dépeuplent.

Et si notre population surabondante ne trouve pas à se loger dans les comtés situés aux extrémités du pays et qui renferment de grands territoires encore en partie incultes, il faut que cette population émigre aux États-Unis ou, d'après les renseignements les plus authentiques, l'on sait que son plein est enviable. Je ne veux pas blâmer le gouvernement pour les sommes considérables qu'il dépense pour les fins de l'immigration; mais je voudrais que l'on fit aux habitants de la Gaspésie ce qu'il fait aux autres. En effet que n'a-t-on pas fait pour les îslands et les Menounites établis à Manitoba? D'après les comptes publics, le gouvernement a dépensé 400,000 \$ pour tous ces colons les sommes suivantes:

Pour les îslands \$83,000 et pour les Menounites \$52,000; en tout \$135,000 pour 3,500 colons, y inclus les femmes et les enfants.

Province

Je demande que l'on fasse seulement pour les habitants de la Gaspésie un dixième de ce que l'on fait pour ces colons étrangers.

On dit que nous allons avoir le chemin de la Baie des Chaleurs. Oui! j'espère que nous l'aurons ce chemin avant bien longtemps. Je sais cependant que l'on fait des efforts dans certain quartier pour nous enlever notre subsiste; je sais aussi que l'on voudrait faire croire au public que ce chemin de fer n'est ni important ni nécessaire; et parmi ceux qui ont fait une vive opposition à cette voie ferrée, je puis citer, avec surprise et regret, le chef de l'opposition dans cette chambre, l'honorable membre pour L'Annapolis.

On a souvent parlé de la misère qui a régné quelquefois dans la Gaspésie; et à l'heure qu'il est, la misère est grande dans quelques parties de cette comté. Mais à quoi est dû cette misère? Elle a pour cause l'industrie de la pêche qui, de sa nature, est précaire. Comme la pêche a été jusqu'à présent la principale ressource de la Gaspésie, si elle vient à manquer, il en résulte une grande gêne pour la population.

C'est absolument la même chose qu'un cultivateur qui compte sur sa récolte pour vivre. Si la récolte manque, tout est fini pour lui, il se trouve dans l'embarras. Il en est de même de la pêche pour les habitants de la Gaspésie.

Mais depuis quelques années, nos pêcheurs se livrent de plus en plus à la culture de leurs terres. D'un autre côté la colonisation fait des progrès considérables, et avec les ressources fournies par l'agriculture, de l'économie et des restrictions judiciaires dans le système, ce crédit qui jusqu'à présent a prévalu sur la dette, nos habitants Gaspésiens pourront non seulement se mettre à l'abri du besoin, mais aussi se procurer le bien être.

Je termine en remerciant la chambre de son attention et de l'attention qu'elle a bien voulu me prêter et j'ai l'espoir que le gouvernement voudra bien retirer la mesure qui vient d'être présentée, mesure injuste et préjudiciable aux intérêts du comté que j'ai l'honneur de représenter.

23

Discours de l'hon. M. Archambault.

Enrme levant pour faire quelques remarques sur la mesure qui nous est maintenant soumise, je dirai tout d'abord, bien compris. L'hon. Premier a dit l'autre jour, en répondant à mes remarques sur la politique du gouvernement relativement aux chemins de fer, qu'il aimait à me voir dans une opposition régulière. Je dois déclarer ici que je n'ai pas le désir de l'hon. Premier, je resterais ce que j'ai toujours été depuis que je m'occupe de politique, c'est-à-dire, depuis au-delà de dix ans, fidèle à mon parti, fidèle à mes amis. Je doute fort que l'hon. Premier puisse en dire autant. Dans cette honorable chambre, je ne dois et ne peut exister d'esprit de parti, par conséquent d'opposition régulière. Nous sommes indépendants et il faut de notre devoir d'examiner tout ce qui se présente devant nous, non au point de vue de l'opposition, mais au point de vue de la justice et de l'intérêt public, sans nous occuper de quel côté cela vient. C'est là notre mission; si nous ne la comprenons pas ainsi, le conseil législatif n'aurait pas sa raison d'être. D'après le désir de l'hon. Premier nous ne devrions être, pour être conservateurs, que des automates devant s'incliner sous le souffle de la moindre volonté ministérielle. Je crois que dans un cas semblable il vaudrait mieux pour nous que nous sommes tous conservateurs, s'en aller chez soi et se consacrer à l'agriculture ou au commerce, si cela est possible. Je crois donc que l'hon. Premier en exprimant le désir de voir se former une opposition régulière dans cette honorable chambre, a commis une hérésie constitutionnelle. Qu'il soit donc bien compris et bien entendu que les remarques que j'ai faites ne président pas de ma part d'un esprit d'opposition, mais qu'elles sont faites comme une protestation contre le gouvernement qui, en changeant le tracé du chemin de fer de la Riv. Nord sans nécessité, a violé ses promesses et a fait un acte de mauvaise administration. Je ne répéterai pas tout ce que j'ai déjà dit de la conduite du gouvernement à l'égard de ce chemin de fer tracé. Mais je crois avoir raison de dire encore une fois que le gouvernement a violé ses promesses et a fait un acte de mauvaise administration. Je ne répéterai pas tout ce que j'ai déjà dit de la conduite du gouvernement à l'égard de ce chemin de fer tracé. Mais je crois avoir raison de dire encore une fois que le gouvernement a violé ses promesses et a fait un acte de mauvaise administration. Je ne répéterai pas tout ce que j'ai déjà dit de la conduite du gouvernement à l'égard de ce chemin de fer tracé. Mais je crois avoir raison de dire encore une fois que le gouvernement a violé ses promesses et a fait un acte de mauvaise administration.

J'ai lu l'entend de mes oreilles, et je l'ai vu ensuite publiée dans presque tous les journaux de cette province. On a dit que j'étais un *esprit lâche et dégoûté*, que j'*aurais voulu enter les vis de la capitale qui seraient sous les ailes que moi je n'aurais rien fait*. Eh bien ! je vous le demande, honorables messieurs, un pareil langage est-il bien, particulièrement quand l'usage est d'être de l'autre chambre, sans parler que j'ai l'honneur d'être un membre du Conseil Législatif ? Je ne dirai pas que cet usage est brutal, mais je dirai qu'un tel langage n'est pas digne. Puis on a voulu ridiculiser mes chiffres en disant qu'ils étaient *monstrueusement exagérés*. Pour arriver à prouver cet avancé on a fait des chiffres afin d'essayer de démontrer qu'en changeant le tracé de Maskinongé à Montréal la province faisait une économie de \$204,000.

D'abord, je dois dire que le gouvernement avait solennellement dit que son intention n'était pas de changer le tracé adopté en premier lieu, et qu'il n'opérerait ce changement qu'en cas de nécessité et à condition qu'il n'augmenterait pas le coût du contrat. Or, le cas d'urgence ne s'est pas fait sentir, puisque tous les ingénieurs se sont accordés à dire qu'il n'y avait aucun obstacle au point de vue du génie civil en suivant le tracé adopté d'abord, le seul point de nécessité qui aurait pu autoriser le gouvernement à changer ce tracé, je considère que le gouvernement en faisant ce changement a manqué à ses promesses et trahit l'attente publique. Il ne le pouvait pas même au point de vue de l'économie, si l'on se présentait pas un obstacle au point de vue du génie civil pour l'y autoriser. Mais on supposait qu'il aurait pu le faire au point de vue de l'économie publique, et il n'aurait pas le démontrer ? Non, le rapport des commissaires qui nous a été soumis démontre tout le contraire, bien qu'il soit appuyé sur le rapport d'un seul ingénieur qui est contraire à ce point par rapport d'un autre ingénieur. En effet, que dit-on ? Il dit qu'au premier decembre dernier, l'entrepreneur du chemin de fer de la Rivière Noire avait reçu \$3,292,370 sur \$4,732,387. Mais la balance à lui payer sur le prix de son contrat est de \$1,700,071. Cependant ce rapport déclare qu'il lui avait encore lui payer pour terminer ses travaux \$1,772,676. Ce qui fait déjà une augmentation de \$202,605. Si le gouvernement ont suivi le tracé No. 1 déjà adopté par lui, le contracteur n'aurait droit à aucun excès, son prix était fixé à \$1,732,387.

[Et M. Archambault lui les clauses du contrat à l'appui de ce qu'il avance.] Le prix du contrat du chemin de fer de Montréal à Aylmer était de \$5,001,640. L'entrepreneur de ce chemin avait reçu le 1er decembre \$5,818,615, faisant un excédent sur le prix de son contrat qui lui a été de plus payé le 1er decembre dernier, \$216,965.

Les commissaires déclarent qu'il faudra encore lui payer \$282,250 pour terminer les travaux, ce qui donnera l'excédent sur le prix de son contrat de \$206,245. Cet excédent des demandes est déjà mentionné pour le prix du contrat du chemin de fer de la Rivière Noire fait un excédent total de \$1,108,903. Ainsi donc, les deux chemins qui ont terminés des contrats, nous ont coûtés \$1,834,931, c'est-à-dire \$8,442,937. N'aurait-il pas été plus sage de faire les calculs qui ont été présentés ailleurs, répétés dans la presse, dans cette enceinte, n'aurait-ils été faits pour tromper les membres de la législature et l'opinion publique, comme ceux qui visent de le démontrer par le rapport des commissaires en finissant à la fin d'un excédent de dépenses sur le coût des contrats de \$1,108,903. Cependant, quand le comité des comptes, pulpitant à demande aux commissaires si les entrepreneurs avaient produit des comptes pour extraire, ils ont répondu qu'aucun tel compte n'avait été produit. Je dis le gouvernement de l'arrangement des chiffres, pour arriver à l'augmentation des chiffres, on nous a présenté. On a fait une estimation exagérée du tracé No. 1, et l'on a diminué autant que possible le coût des ponts à faire sur le tracé et délibérément l'opinion publique.

Puis se convaincre que le rapport de M. Light ne peut être pris au sérieux et comme il ne s'agit que de le rapport de M. Patterson, ingénieur en chef par le gouvernement, qui conduit les travaux au chemin de la section, on ne peut en venir que tout ce que dit M. Light pour le rapport de M. Patterson mis en regard avec celui honorable Chambre et que certains des membres aient pu prendre connaissance. J'en suis sûr, en passant par le tracé No. 1 qui était celui choisi par le gouvernement et le gouvernement actuel, qui est aussi celui que les ingénieurs approuvent en 1876, le contracteur ne peut pas être plus que le prix de son contrat qui était de \$4,732,387. Pour ce tracé des chemins qui ont été terminés et chemins compris, ainsi que l'explication des terrains; enfin toutes les dépenses nécessaires pour mettre le chemin en première classe. De plus le contracteur n'a pu porter que l'excédent d'un excès d'un million, ce qui par les ingénieurs, dans les spécifications, accompagnées et faussées par le rapport des commissaires, n'ont pas pu le contracteur avoir le droit de faire un tel excédent pour le gouvernement. Mais c'est bien là la somme à laquelle devra s'élever l'excédent du prix des contrats ?

s of the

8 et.

227,022 23

Non, elle devra s'élever au moins à \$2,000,000, car entre les retards apportés dans les travaux, le changement de tracés, les difficultés du terrain à parcourir, annuleront des demandes et des dépenses, qui seront basées, non sur le rapport de M. Light, mais sur une autre échelle bien autrement élevée. Puis s'il n'est pas en de changement dans les tracés et les travaux à faire, les chemins aient été livrés à la circulation dès le 1er decembre dernier, et le gouvernement en aurait tous les bénéfices, tandis que ces chemins, par la partie qui est terminée pour le moment, qui est à faire tout au profit des contracteurs jusqu'à la livraison de ces chemins.

Supposant que ces chemins aient pu payer l'intérêt de la somme qu'ils devaient contracter, suivant l'estimation faite par les commissaires qui est de \$8,254,034 au 1er decembre dernier, ils auraient pu donner un revenu à raison de 0.09 de \$850,032, laquelle somme jointe à celle que je viens de mentionner, fait une perte totale de près de \$3,000,000, et qui soit si ces chemins seront livrés au gouvernement l'automne prochain ? Il est presque probable qu'il s'écoulera encore une autre année avant qu'ils puissent être livrés, et l'état délabré de nos finances et les difficultés et les embarras que le gouvernement s'est mis sur les bras pour faire face aux dépenses nécessaires pour la terminaison de ces chemins. Cela augmentera donc encore une perte de \$500,000. Dans cette affaire si le gouvernement avait voulu suivre la ligne droite, remplir ses obligations, ne pas compromettre et accepter les faits accomplis comme l'aurait promis, les chemins seraient faits, le public en profiterait et tout le monde serait content. Nous aurions dans notre trésor au moins \$3,000,000 de plus. Nous ne serions pas obligés de payer les intérêts des chemins, peut-être même inconstitutionnelles, qui n'auraient pour résultat définitif qu'une facile entrée dans nos statuts, une déperdition considérable de notre crédit sur les marchés mondiaux, tant par rapport au gouvernement qu'à l'industrie qu'on veut attirer. Voilà le résultat de l'entêtement qu'on ne saurait supposer que le gouvernement en voulant faire certaines localités qu'on n'aurait pas à voir profiter du chemin de fer, tracé, et de la débauche de la politique du gouvernement, relativement aux chemins de fer est désastreuse et nous mène à la ruine directe.

Mais on dira, ce pas la faute du gouvernement, c'est la législature elle-même qui nous a forcés d'entrer dans cette voie. Non, ce n'est pas la législature, mais bien votre droit inaliénable de rester au pouvoir, qui vous a poussé là. Vous étiez des adhérents pour vous y maintenir. Vous les avez recrutés parmi tous les membres qui désiraient avoir un chemin de fer traversant leur comté, et vous avez promis à chacun d'eux de lui venir en aide la constitution, en changeant comme l'a fait le tracé d'un chemin de fer, qu'il était

Tous ces membres, qui sont au moins au nombre de 30 à 40, ont trouvé que vous étiez le meilleur des gouvernements, puisqu'ils étaient aussi fidèles à leurs intérêts, qu'ils assuraient leurs élections futures, et vous promettiez un long règne. Mais vous qui avec la grande majorité des membres, qui savez mieux que personne si vous êtes en état de faire face à vos engagements, sans compromettre l'avenir de la province, n'avez pas de votre devoir d'arrêter la Chambre, vous ne cédiez à cette pression qu'en attendant que les législateurs engagés à payer ces taxes directes ? Il est presque probable que plus d'un de vos amis se serait refusé de voir la salvation de ces chemins.

Maintenant, je reviens à ce qu'on a dit ailleurs. On a prétendu que j'avais confondu le tracé No. 1 avec celui indiqué par le rapport de M. Gildes. On ne m'a pas compris, et on a été de mauvaise foi dans cette assertion. J'ai dit que si le gouvernement avait voulu sincèrement un tracé plus économique que celui qui avait été adopté, il aurait pu mettre à l'étude le tracé indiqué par M. Gildes, mais qu'il a préféré se jeter dans la grande aventure plutôt que de suivre un autre tracé, peut-être plus sûr. J'en ai dit aussi, et l'on a cherché à jeter du ridicule sur le coût du pont à construire sur le bout de l'île qui, à Montréal, M. Gildes ne devrait coûter que \$125,000. Cependant, l'on estime à un pont de \$350,000 les travaux pour faire et à construire sur le tracé passant par Terrebonne pour se rendre à Montréal. On a comparé ce pont avec une longueur totale de près de 2,000 pieds avec des piliers au nombre de 20, au moins, et on a dit que cela coûtait au moins 500,000. Si l'estimation faite par M. Gildes est juste, on a dit que M. Light l'est cent fois plus. Pour celui qui, comme moi, connaît les lieux, le pont qui doit être construit sur le tracé de la Rivière Noire devra coûter au moins \$205,000. Je n'hésite pas à dire que tous ces ponts de terre coûteront au moins 1,000,000. \$200,000. Je déclare que tous les calculs faits par M. Light me paraissent avoir été faits par un homme qui ne connaît rien de la construction d'un pont, et qui ne peut avoir changé le tracé sous prétexte d'économie. Mais le résultat final, c'est que l'on a voulu faire un pont qui n'est qu'un pont de terre, et qui, en augmentant énormément la valeur réelle des chiffres. Comme je l'ai déjà fait voir, l'on n'a pas pu empêcher que le coût du chemin de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, malgré cette augmentation, ne soit pas inférieur à \$1,108,903 de plus que le coût des contrats. Le rapport de M. Patterson, en ce qui concerne le tracé de la Rivière Noire, n'a rien de plus à justifier, le rapport de M. Light. Au contraire, il le contredit presque tout et prouve. Le gouvernement a ses promesses et ses engagements, violés ses promesses et prouve que le tracé d'un chemin de fer, qu'il était

Provinc.

Séjour.

Député.

Séjour.

Séjour.

Séjour.

Séjour.

Séjour.

Séjour.

Séjour.

Séjour.

Séjour.

Séjour.

Séjour.

Séjour.

Séjour.

Séjour.

Séjour.

Séjour.

Séjour.

Séjour.

Séjour.

Séjour.

Séjour.

Séjour.

Séjour.

Séjour.

charge de construire, en dépensant des sommes considérables pour faire ce chemin, sans le consentement préalable de la législature, et en faisant encourir à la Province un surplus de dépenses d'au-delà de \$2,000,000.

On a changé le tracé du chemin et fait faire des travaux très à la hâte et à grands frais au moment même où on se rassemblait les chambres dans l'unique but de forcer celles-ci à adopter ce tracé. Eh bien, mais, ces travaux faits sur le ligne de Maskinongé à Terrebonne, qui ne devaient s'élever qu'à \$200,000, s'y en sont élevés à \$500,000. Et j'ai vu moi-même le profit pour la province d'en moins \$500,000 détruire le tracé de Gidley, même celui No 1. Le pays y gagnerait, tant sur le rapport du coût du chemin qu'en ce qui lui revient qu'il pourrait, prochainement, en passant au milieu d'une population dense et propre à alimenter le dit chemin. Je dirai maintenant un mot des discours faits par MM. Labarre et le Dr. Ross, président du Conseil. Ils ne sont qu'une répétition du discours fait par l'Hon. Procureur-général dans l'autre chambre et ces discours auraient été d'un ordre en Conseil où ils n'auraient été, après nos délibérations, qu'un devoir répéter au discours que j'ai fait le 21 décembre dernier, afin d'en résumer l'effet. Mais tout ce que ces messieurs ont dit ne répond aucunement à ce que j'ai avancé et le démontre d'une manière évidente. Tous les chiffres que ces messieurs ont arrangés à leur manière ne peuvent détruire le chiffre officiel que j'ai donné ni les dénégations qu'ils ont avancées, certainement le changement du tracé.

Toutes les dénégations faites par le gouvernement ainsi que les discours faits par ses adhérents tendent à dire que le gouvernement n'est jamais engagé en aucun temps à passer par le tracé No 1, mais toutes ces dénégations se trouvent à tort, par la force, par le fait que le gouvernement s'est réservé le droit de ne changer le tracé du chemin de fer du Nord, par la clause 4, 5 et un tracé existant, pour faire preuve à l'appui de ce que j'avance, je citerai l'ordre en Conseil en date du 27 mars 1877, sanctionné par le lieutenant-gouverneur le 29 mars 1877, il se lit comme suit: «L'Hon. commissaire de l'Agriculture et des travaux publics dans un rapport daté du 27 mars 1877, établit qu'il a pris en considération le rapport des commissaires du chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, daté du 27 du même mois joint au dit rapport, et dans lequel ils émettent l'opinion que pour les différentes raisons données par MM. Light et Sanford Fleming dans leurs rapports sur le changement de tracé du chemin de fer de la présente ligne du dit chemin de fer entre Maskinongé et Montréal devrait être abandonnée et que le chemin devrait être construit sur la ligne No 1 sur le plan joint au rapport de M. Light, la dite ligne passant par Terre-

bonne. Le commissaire recommande en conséquence que la présente route du chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, entre Maskinongé et Montréal soit abandonnée et que le dit chemin soit construit sur la ligne No 1, indiquée dans le rapport joint au rapport de M. Light de Maskinongé à Terrebonne, et que l'autre partie de la ligne soit déclarée plus tard.

N'est pas bien démontré ce que j'ai viens de dire que la ligne No 1 était celle qui avait été adoptée et qu'un désistement de cette sorte et le gouvernement en charge, sous cette ligne n'est-il pas obligé de passer par cet ordre en Conseil pour cette ligne.

C. Ordre en Conseil est la meilleure preuve que j'ai eue et un tracé adopté et qu'il avait senti la nécessité de changer le tracé qu'il avait en Conseil. Les dénégations contraires sont en contradiction avec ce que j'ai avancé et ne sont appuyées sur aucune preuve. Tout cela prouve seulement qu'on a voulu tromper l'opinion (qui en mint un fin). «Est hanté, bête, avéré et prouvé. Quant au coût des travaux, les engagements pris par le gouvernement aux comptes qui ont été produits en temps et lieu pour justice que j'ai avancé et je maintiens que les dépenses n'ont pu être que de \$200,000, qui est le chiffre le plus exact.

Je ne m'explique pas comment le gouvernement lui-même n'a pas pu être tenu par ses engagements. Avant de terminer, j'ajouterai quelques mots de mon devoir et de ma dignité personnelle de contrôler de la manière la plus loyale l'exécution de ce projet. Je n'oublie pas que le gouvernement a fait sur son compte mille malices. Ce journal est allé jusqu'à dire que moi, j'ai écrit des choses fausses, ministère, que et le chemin passait par Assomption, je suppléais le gouvernement. Je dois le reconnaître, j'ai été trompé par cette chambre, aucune lettre de ce genre.

J'ai toujours été en faveur du tracé du Bout-d'Île, parce que j'ai su convaincu que ce tracé est le moins dispendieux et aussi parce que j'ai vu des contre-espions avec le contracteur M. McGreavey, le gouvernement est obligé de suivre le tracé. Quant à moi qui ai fait la lettre officielle de cette question et qui connaît bien les lieux, je suis convaincu et ce sera mon dernier mot que le chemin par Terrebonne coûtera de 12 à 2 millions de plus que ce, 4,554 00

of the

\$ etc.

27,522 23

2,532,076 30

Voici le discours prononcé par l'honorable M. Ross à la séance du conseil législatif du 25 février, lors des débats sur la question du chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental.

Je désire faire quelques remarques sur la question qui occupe en ce moment l'attention du Conseil législatif. On connaît les circonstances sous lesquelles le gouvernement s'est chargé de l'entreprise du chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental et de chacun sait que les obstacles nombreux rencontrés par les diverses compagnies chargées de l'exécution des travaux de cette voie ferrée ont été tels qu'il a fallu oublier de déclarer les engagements qu'elles avaient contractés par la partie de cette province la plus intéressée dans le succès de cette entreprise. On a pu être privé de ces renseignements qui pouvaient être de grande utilité à l'autre partie du pays, on en demandait la compensation. Et la presse, sans distinction de parti, se faisait l'écho de l'opinion publique, l'armé contre le gouvernement à tout prix, que le gouvernement se chargeait de réaliser ce projet, on trouve aujourd'hui, au contraire, qu'on ne peut pas se plaindre de la signature de son contrat jusqu'à ce que le chemin soit ouvert au trafic entre Québec et Montréal, et jusqu'à ce que l'entreprise de la corporation de Québec n'ait pas son seul intérêt à payer sur ses dépenses. Cependant malgré ces avantages que les autres municipalités n'ont pas, Québec refuse de payer.

On a prétendu que la valeur de terrains employés pour le passage du chemin au Palais n'était pas fixée, on laissait même entendre que cette valeur pouvait dépasser le total de la somme due au gouvernement par la cité de Québec, et pourtant du temps de la compagnie, on avait laissé à entendre que le terrain serait donné, ou tout au plus vendu pour un prix nominal, mais voyant la position prise par la corporation sur cette question, le cabinet consentit à faire diabler la valeur de cette propriété par arbitrage. L'arbitre du gouvernement fut nommé; l'arbitre de la corporation a désigné son représentant, mais ce que

ce lourde fardeau. Qu'on le sache bien, le gouvernement a fait tout en son pouvoir pour donner pleine et entière satisfaction aux municipalités intéressées.

Que se passe-t-il maintenant? Constatant par la parole d'autrui, nous avons commencé les travaux de cette voie ferrée. Ils sont considérablement avancés et le moment des payer est arrivé. Eh bien, ces mêmes municipalités qui montraient tant de bonnes dispositions, pour engager la Province à s'acquiescer à une lourde charge, au lieu de remplir leurs engagements s'efforcent de prendre tous les moyens possibles pour retarder l'exécution de leurs promesses. A Montréal, on a soulevé la question du tracé du chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, et on a dit que le gouvernement devait adopter ce tracé, sans la corporation de cette cité, se considérant pas comme liée par l'engagement qu'elle avait fait. A Québec, on s'est servi de moyens à peu près semblables au fond, quoiqu'ils diffèrent par la forme; cette ville est tenue de payer sa souscription en bons ou négociés, dont l'intérêt est la charge du gouvernement, et la corporation, puisqu'elle s'est chargée de payer, s'est chargée de la signature de son contrat jusqu'à ce que le chemin soit ouvert au trafic entre Québec et Montréal, et jusqu'à ce que l'entreprise de la corporation de Québec n'ait pas son seul intérêt à payer sur ses dépenses. Cependant malgré ces avantages que les autres municipalités n'ont pas, Québec refuse de payer.

On a prétendu que la valeur de terrains employés pour le passage du chemin au Palais n'était pas fixée, on laissait même entendre que cette valeur pouvait dépasser le total de la somme due au gouvernement par la cité de Québec, et pourtant du temps de la compagnie, on avait laissé à entendre que le terrain serait donné, ou tout au plus vendu pour un prix nominal, mais voyant la position prise par la corporation sur cette question, le cabinet consentit à faire diabler la valeur de cette propriété par arbitrage. L'arbitre du gouvernement fut nommé; l'arbitre de la corporation a désigné son représentant, mais ce que

je sais, c'est que la question n'est pas un lieu et que la question n'est pas encore réglée. Est-ce en substance dans une pareille voie que l'on croit pouvoir contraindre des chemins de fer ? Assurément non.

L'argent dont il pourrait disposer le gouvernement pour cette fin est dépeché. Il y a encore des bons à négocier, mais croit-on que des dévotions recevraient un accueil si favorable sur les marchés monétaires de l'étranger, si l'on veut à apprendre que les municipalités refusent de payer ce qu'elles ont promis.

Quel moyen suggère-t-on pour donner les fonds nécessaires pour terminer cette entreprise ? L'hon. Conseiller pour Stadacona a critiqué la clause 4 du bill cité tel : « Acte concernant le chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, il est dit que le gouvernement se trouverait investi d'un droit arbitraire s'il est autorisé à forcer les municipalités à payer. Pourtant on sait que de semblables lois que certaines personnes se plaignent à qualifier de tyranniques, de draconiennes et d'arbitraires, ont déjà été adoptées au Canada. Je demande à la chambre si un emprunt de \$2,500,000, destiné à couvrir les souscriptions faites par les municipalités joint à \$3,000,000 de débetures que le gouvernement a encore à émettre, serait bien reçu par les capitalistes et serait surtout bien vu par les autres parties de la Province qui ne bénéficieraient pas aussi directement de cette entreprise. L'hon. Conseiller pour Stadacona dit qu'il trouvait injuste que le gouvernement, intéressé, ait le droit de constituer comme tribunal dans une question dont il fait lui-même partie. Est-ce nous ? Non : ce les membres du cabinet qui devront tirer avantage de la décision à laquelle on viendra ce tribunal ? Non : ni les sommes intéressés qu'on a tant que la Province l'est elle-même, et comme ministres de la Couronne nous avons à protéger et à sauvegarder les intérêts de tous.

On condamne encore ce tribunal parce que sa décision sera sans appel. C'est une grande erreur. Les Ministres de la Couronne qui doivent

former ce tribunal, ne sont pas responsables à la chambre de leur conduite, s'ils agissent à l'inspiration de la chambre ne serait-elle pas la pour écouter les plaintes des intéressés et redresser l'injustice et les torts que l'on aurait commis envers elles. Je suppose même que la chambre ne condamne pas le gouvernement dans le cas où il aurait agi injustement ; il y aurait encore un autre tribunal où l'on pourrait s'adresser et ce tribunal, c'est celui de l'opinion publique. Croit-on que l'on pourrait faire appel au peuple, sans que ce dernier s'empresse de faire droit aux justes réclamations des plaignants et sans qu'il renverrait le gouvernement qui se serait rendu indigne de sa confiance, en foulant aux pieds ces grands principes de justice qui doivent être le guide de toute administration ? Je conclus donc que le tribunal du gouvernement ou conseil est le meilleur que l'on puisse choisir, et qu'il offre autant de garantie que n'importe quel autre tribunal du pays.

Québec a souscrit pour le chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa, Occidental et St-Jovite, et il se paierait qu'au *pro-rata*, de l'ouvrage accompli. Personne ne demande autre chose aujourd'hui, et il n'y a rien à craindre que le gouvernement ne remplisse pas ses engagements pour lui permettre de toucher ce qui lui est dû. On a insisté que le gouvernement n'était pas disposé à remplir ses obligations, mais l'attention du conseil sur ce point ; personne n'a apporté aucun fait à l'appui de cet allégué. Il est vrai que l'on a rencontré des personnes crédules dont la bonne foi a été surprise et qui ont cru à ces assertions malveillantes.

Afin de créer autant que possible des embarras au gouvernement, on a rien négligé. A Montréal, on préconise le tracé du bout de l'île, et Québec on veut que le chemin ne touche pas du tout à Montréal, mais qu'il se rende tout de suite à Sainte-Adèle. Comment concilier ces deux prétentions ? Connaissant l'embarras financier du gouvernement, dans lequel il se trouve en suite des dépenses occasionnées

par ce chemin, on suggère aux municipalités de retarder leur paiement. On se récrie fortement de ce que le gouvernement veuille être autorisé à précéder sommairement à l'égard de ces municipalités. Dans l'état actuel des finances de la province, serait-il avantageux pour celles-ci de passer par toutes les phases d'un procès et de traîner les cours de justice pendant des années et des années. Certainement non, car pendant ce temps il nous faudrait faire un nouvel emprunt et nous serions obligés de payer l'intérêt sur les sommes dues par les municipalités retardataires. Je m'assure partout que les villes de Québec et de Montréal, ainsi que les autres corps municipaux, sont prêts à payer ; mais alors, il n'y a pas de nécessité de se récrier inutilement contre cette loi qui serait l'être morte, puisqu'il n'y aurait plus lieu d'en faire application.

Je crois pouvoir déclarer au nom de premier ministre et au nom de mes collègues dans le cabinet que c'est l'intention arrêtée du gouvernement de remplir à la lettre ses obligations. J'ai pu plus loin, et j'ajoute que nous serons plus que nous nous sommes obligés de faire, si l'on veut nous donner les moyens de mener cette grande entreprise à bonne fin.

Avant de reprendre mon siège, j'ai eu le plaisir de répondre aux trois discours de l'honorable conseiller pour Repentigny (M. Archaubault). L'honorable conseiller a en effet prononcé trois discours, le premier au commencement de cette session, lorsqu'il s'est agi du débat sur l'adresse. Ce discours a été publié dans la presse, et comme il a été augmenté, cela équivaut au moins à un second discours ; quant au troisième, il vient de le prononcer ce soir devant cette honorable chambre.

Dans son premier discours, l'honorable conseiller pour Repentigny a fait l'histoire du chemin de fer du Nord, il nous a dit jusqu'à quel point il s'est agi de ces grandes entreprises nationales, et la part active qu'il y avait prise ; suivant lui tout allait à merveille, mais arrivait

moment où le gouvernement croit devoir choisir un autre tracé qu celui du bout de l'île. Le chemin de fer ne doit plus passer par l'Assomption et ceci a été conclure de suite à l'hon. conseiller de Repentigny, que le projet est absurde et remonte à la banqueroute et à la ruine. J'ai connu un temps où l'hon. conseiller avait des vues plus larges que celles qu'il vient d'exprimer.

Adès ses vues embrassaient les intérêts généraux de la province et même de tout le pays, mais aujourd'hui l'honorable membre ne regarde plus qu'à ses pieds, autour de lui, et c'est tout au plus si ses regards peuvent pénétrer jusqu'à la grande savane pour y constater, premièrement que la dite savane n'est pas aussi grande qu'il l'a prétendu, et deuxièmement qu'il y a un chemin de fer en opération qui est aussi solide et qui n'a pas coûté plus que les autres parties du chemin.

Il s'est plu à critiquer les chemins de fer qui existent dans les cantons de l'est, et il a prétendu qu'il y en avait trop. L'hon. conseiller pour Repentigny avait dit qu'il n'y avait pas de chemin de fer, et il a inauguré le chemin de fer de Québec. C'est bon. A prétendu que le gouvernement était tenté d'adopter le tracé du bout de l'île ; moi je réplique qu'il ne l'est pas et je le mets à l'épreuve le contraire. L'hon. conseiller pour Repentigny a cité des rapports des ingénieurs ; malheureusement ces citations ne s'appliquent pas à la ligne qu'il veut ouvrir et encore moins à celle que nous avons adoptée. Cette honorable chambre se rappelle que l'hon. conseiller pour

Repentigny, lors du débat sur l'adresse a dit que les explorations que le gouvernement a fait faire dans les environs de Joliette devaient coûter au gouvernement près de \$300,000. On a entendu la description si exagérée que nous avons faite alors à croire que toute la population des provinces maritimes avait immi-

« une masse dans ce pays, et qu'en même temps, je ne dirai pas d'oies mais d'oies de proie elle serait venue s'abriter sur le comté de Berthier et celui d'Assomption, qu'elle aurait tout brisé, tout dévasté, tout dévoté et que le coût de cet effrayant massacre devait s'élever à trois cent mille dollars. Néanmoins le chiffre de la commission constate que ces explorations ne coûtent que \$80,000; de là on peut conclure à l'exactitude des chiffres produits par cet honorable conseiller.

Je continue l'étude des chiffres de l'honorable membre et je vais prouver à la chambre qu'il va de mal en plus. L'honorable monsieur nous dit que ce changement de tracé coûtera à la province \$1,800,000. Voici comment il répartit cette somme : D'abord \$100,000 qui se réduisent à \$9,000 comme je viens de le démontrer, puis \$300,000 pour indemnités au contracteur, \$600,000 pour travaux extra, \$180,000 d'intérêt perdu par les retards apportés à la completion du chemin et \$850,000 dues par Montréal et que cette ville refuse de payer. L'honorable conseiller nous a assuré que le gouvernement ne trouve pas dans l'obligation de payer aux contracteurs une somme de \$200,000 pour l'indemniser des retards que le gouvernement lui imposait; mais j'aime à informer l'hon. conseiller pour Repentigny, qu'aucune demande de cette nature n'a été faite et je ne lui connais aucun raison plausible pour l'engager à mentionner ce fait, à moins qu'il ne veuille dédicatement suggérer aux contracteurs de faire au gouvernement cette demande de \$300,000, \$180,000 d'intérêts perdus sur les retards apportés à la completion du chemin.

Je déclare aux honorables messieurs, et je suis en position de prouver cet aven à un besoin, que ce retard n'est dû en aucune manière au changement du tracé et qu'il n'y a pas de perte d'intérêt. Quant à la balance de \$650,000 dus par Montréal le projet de loi qui est actuellement soumis à cette honorable chambre pourvoit au moyen de la recouvrer, si que les conditions seront remplies et qu'elle deviendra dte.

Je crois avoir établi d'une manière irréfutable que les chiffres de l'honorable membre non seulement ne sont pas corrects, mais qu'ils sont de nature à donner une idée tout-à-fait fautive du coût de l'entreprise.

Loin de coûter \$180,000 de plus, le tracé de Terrebonne coûtera \$204,000 de moins que celui du Bout de l'Île, si l'on veut donner à celui-ci le même niveau qu'au premier et élever le pont du Bout de l'Île de manière à être par son pont surant deux aménagements, à peu près indispensables à dire de la plus haute importance. Voilà encore un exemple bien frappant de l'injustifiable exagération des chiffres de l'honorable membre.

L'hon. rab. e membre pour Repentigny a une singulière manière de évaluer un rapport. Il prend un item et dit tout net que ce n'est pas exact. Il a dit que la somme de \$10,000 mise au compte des frais de la commission ne devait pas couvrir ces seuls frais, mais d'autres dépenses dringées à ce sujet. L'honorable membre devrait se rappeler que cette somme représente les dépenses totales de la commission pendant deux ans, et je ne positivement qu'aucune partie de cette somme ait été prise pour couvrir les frais d'exploration qu'il a mentionnés.

Cette question du tracé n'est pas une question de parti ni de favoritisme ni d'intérêt personnel, car dans ce cas le gouvernement eût été heureux de se rendre agréable à l'honorable membre pour Repentigny en passant par l'Assomption, mais c'était une mesure d'intérêt public et des motifs et des raisons d'intérêt public seuls ont guidé le gouvernement dans cette circonstance. Comme dans toutes les autres il s'agit de l'administration des affaires de la Province.

Voici comment le gouvernement s'est conduit dans cette affaire. Lorsque le rapport de l'ingénieur employé pour la corporation de Joliette, rapport favorable au tracé pour Joliette, fut soumis au gouvernement, ce gouvernement comprenant toute l'importance de la question ne crut pas avoir à adop-

ter les conclusions avant de survenir la chose à un de ses ingénieurs.

M. Light fut en conséquence chargé de vérifier les faits allégués dans le rapport en question. Ce monsieur après avoir fait les explorations nécessaires se prononça tout-à-fait contre le tracé par Joliette. Mais en même temps il prétendit avoir découvert un autre tracé, situé entre le Bout de l'Île et la Province. Avant de prendre action sur ce rapport, le gouvernement crut devoir pour plus de sûreté, charger M. Petersen, un autre des ingénieurs à examiner la question. M. Petersen se prononça également contre le tracé de Joliette et aussi contre celui préconisé par M. Light.

Le gouvernement ne pouvant écarter entre ces deux opinions contraires, voulut s'assurer les services de M. Shaniy, qui malheureusement se trouva engagé ailleurs et ne put se rendre à sa demande. M. Fleming, l'ingénieur en chef du gouvernement fédéral, ingénieur doit ses connaissances et l'habileté ne pouvaient être mises en doute par personne, fut alors chargé d'étudier cette question et de faire rapport. M. Fleming, comme on peut le voir par le rapport des commissaires, approuva celui de M. Light et recommanda le tracé de Terrebonne et c'est, sur ces rapports que les commissaires et le gouvernement se sont appuyés pour adopter finalement le tracé en question.

L'honorable conseiller leur. Repentigny, a dit dans le cours de ses remarques que le gouvernement de la Puissance retirait plus d'avantages de ces chemins de fer que celui de la province. Il est vrai, honorables messieurs, que le gouvernement du Canada profite dans une large mesure de ces améliorations; mais je le demande à cette chambre, est-ce là une raison pour ne pas faire ces améliorations? Ne devons-nous pas avoir à cœur de figurer dans la Confédération avec honneur et avantage? N'est-il pas de notre devoir de fournir notre contingent au trésor public? Ne faut-il pas que nous voyions la province de Québec occuper le premier rang dans la confédération et y exercer la plus grande somme d'influence possible.

Je suis convaincu que cette influence se fait sentir au pays. Aussi le gouvernement a-t-il l'espoir de pouvoir mener bientôt à bonne fin cette patriotique entreprise. Mais pour y parvenir il a besoin de toute la confiance de la chambre, qu'elle lui donne, et comme résultat de nos communs efforts nous verrons la province de Québec, occuper à la tête de la Confédération le rang que lui promettaient depuis dix longtemps sa position géographique, ainsi que ses immenses ressources qui ne demandent qu'à être exploitées pour ramener au sein de notre belle population l'aisance et la prospérité.

L'honorable membre pour Victoria, dans le cours de ses remarques, a exprimé l'opinion que le gouvernement aurait dû nommer un ingénieur comme membre de la Commission et à l'appui de cette opinion il nous a dit que Sir George Carlier avait insisté à ce qu'il y eût un dans la commission chargée de la construction de l'Intercolonial et à la plus grande respect pour la mémoire et pour les opinions du regretté Sir George et je suis loin de vouloir exclure les ingénieurs; mais je dirai que le chemin de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, au dire de personnes compétentes, pourra soutenir avantageusement la comparaison avec les meilleurs chemins de fer de la province et qu'il coûtera beaucoup moins que l'Intercolonial.

Honorables messieurs, je crains d'abuser plus longtemps de la patience de cette honorable chambre et je me résigne.

J'ai dit et je crois avoir prouvé premièrement, que le gouvernement n'a violé ni ses promesses ni la constitution.

Deuxièmement, que le coût de l'exploration en haut de B. rthier ne s'élève pas à un dixième du chiffre mentionné par l'honorable membre pour Repentigny.

Troisièmement. Que le tracé pour Terrebonne offre plus d'avantages que celui du Bout-de l'Île et qu'il coûtera moins que ce dernier. Et j'ajoute que le fait que le tracé de Terrebonne a été adopté et que le chemin se trouve par là même éloigné de quelques milles du vil-

lage de l'Assomption, ne peut, en dépit des prédictions de l'honorable membre, nous conduire à la banqueroute et à la ruine.

*Cégo
trichin
de la*

de n'ai plus qu'à ajouter en répondant ce que j'ai dit déjà que le gouvernement fera tous ses efforts pour compléter son entreprise sous le plus court délai qu'il remplira à la lettre ses obligations vis-à-vis des corporations qui ont associé, et s'efforcera de leur donner pleine et entière satisfaction.

de terminai donc en remerciant bien sincèrement cette honorable Chambre pour la bienveillance avec laquelle elle m'a prêté.

Voici le discours que M. Boucher de la Bruère a prononcé lundi au Conseil Législatif sur la question du chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental;

C'est avec une certaine défiance de moi-même que je prends la parole sur la question qui fut maintenant le sujet de nos délibérations. Les discussions qui ont eu lieu dans la presse, les débats vifs et intéressants dont a été témoin l'Assemblée Législative, l'agitation qui s'est manifestée dans le public, les discours importants prononcés dans cette chambre, à l'ouverture même de la session, par un de mes distingués collègues, et les accusations qu'il vient de relâcher contre la politique ministérielle démontrent quelle importance le pays attache à la solution des questions en jeu. Il y a même jusqu'à la législation exceptionnelle proposée par le ministère qui indique la gravité de la situation.

Cependant ne nous étonnons point de tant de contradictoires et de tant de débats. C'est le sort de toutes les mesures de rigueur; c'est le sort des grandes questions. Montréal, la ville la plus considérable de toute la Possession du Canada, Québec, la capitale de cette province, les Trois-Rivières, la troisième ville en population et des municipalités importantes étaient directement intéressées, on ne pouvait s'attendre que

les choses suivraient pacifiquement leur cours; et, l'esprit de parti et la rancune aidant, on a été témoin d'embarras qui auraient pu et auraient dû prendre des proportions moins grands, si on y eût mis plus de bon vouloir et de patriotisme.

Néanmoins j'offe encore l'honneur de faire partie de cette chambre, lorsqu'en 1875 le gouvernement prit en main la construction du chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, j'ai voulu et j'ai dû me former une opinion par moi-même et recourir aux documents officiels, afin de remonter à la source de la question et me bien pénétrer de ce qui s'était passé alors et depuis.

Il existait deux compagnies de chemin de fer, l'une appelée la "compagnie du chemin de fer de la rive nord" pour la construction d'une voie ferrée allant de Québec à Montréal par la rive nord du fleuve St. Laurent, et l'autre nommée en premier lieu la "compagnie du chemin de fer de colonisation du nord de Montréal et plus tard la "compagnie du chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental", pour la construction d'une voie ferrée entre Montréal et Ottawa.

Pour favoriser la construction de ces deux chemins de fer dont l'importance échappait à personne, le gouvernement du Québec, en 1870, accorda à la première de ces deux compagnies un octroi de deux millions d'acres de terre et à la seconde un octroi de dix mille acres de terres par chaque mille de chemin de fer. De plus, la cité de Montréal vota un million de piastres pour le chemin de fer d'Aylmer et Québec et également un million de piastres pour la construction du chemin de fer du nord.

Ces compagnies commencèrent à construire leur voie ferrée respectivement en 1873, elles se trouvèrent toutes deux dans l'impossibilité de continuer les travaux. La crise commerciale sévissait alors avec force; le marché monétaire au Canada était dans un état peu satisfaisant; nos institutions financières étaient en souffrance, et, en

Angl terre, une opposition déloyale, et non fondée avait été faite au placement d'argent dans les garanties de chemins de fer canadiens.

Le peuple du Bar-Canada était tellement convaincu de l'importance de ces voies ferrées; il était si désireux d'attirer dans cette province le commerce de l'ouest, en faisant de notre chemin de fer du nord un des chaînons les plus utiles du Pacifique Canadien, qu'il s'efforça vers le gouvernement de Québec pour qu'il prit en main la construction de ces chemins de fer et dotât la province de cette artère de communication d'une valeur commerciale inappréciable. Le gouvernement écoutant la voix de l'opinion publique, se décida à donner de se substituer aux deux compagnies dont j'ai parlé, d'assurer leurs obligations et d'entreprendre d'exécuter lui-même ces deux voies ferrées.

Il fut adopté la législation de 1875 pour le parachèvement du chemin qui devait desormais porter le nom de chemin de fer de St. M. O. et O.

Sur quoi comptait alors le gouvernement pour se procurer les fonds nécessaires à la construction du chemin et quelle fut la législation que le Parlement sanctionna? Par l'acte de 1875, les octrois de terre accordés aux deux compagnies furent révoqués et ces terres furent remises au gouvernement. La valeur de cet octroi de terre fut évalué à \$2,227,000 et le lieutenant-gouverneur en conseil fut autorisé à accorder aux commissaires du chemin de fer un égal subside de \$2,227,000. Les commissaires eurent de plus autorisés à prélever un emprunt de 3,000,000

ce qui faisait une somme de \$3,327,000. A cette somme on ajouta les souscriptions faites par la ville de Montréal et certains municipalités en faveur du chemin de fer de colonisation du nord, soit \$1,134,000. En outre le montant voté par Québec et autres municipalités en faveur du chemin de fer de la rive nord s'éleva à \$1,125,000.

Donnant un total de \$8,786,000

Il fut donc bien compris que le gouvernement s'occupait sur les obligations des différentes corporations et que la province ne consentait à la construction de ce chemin qu'à la condition de réaliser la somme de \$2,450,000 des parties municipales.

Naturellement le gouvernement ne se substitua aux deux compagnies existantes assumant les obligations qu'elles avaient contractées vis-à-vis des municipalités, et spécialement vis-à-vis des cités de Québec et de Montréal. Par conséquent il est important de bien se rendre compte des obligations du gouvernement à l'égard de ces villes, car l'agitation à tellement grandi que, depuis quelque temps, on a fait circuler tant de bruits, ou à moins des prétentions si contradictoires, on a réclamé tant de choses, que réellement il n'est pas étonnant que l'esprit public ait été un instant égaré sur ce qu'on était en droit d'exiger du gouvernement. Les obligations de ce genre vis-à-vis de Québec peuvent se résumer en bien peu de mots.

Lorsque Montréal s'engagea à payer au gouvernement la balance de un million de piastres en faveur de la construction du chemin de colonisation du nord, elle le fit aux conditions principales suivantes. 1. Pour la construction d'un chemin de fer de Montréal à Aylmer; 2. à la condition d'avoir le terminus dans les limites est de la cité, ainsi que les usines de la section ouest du chemin. Ce million était payable à tant le chemin serait ouvert à travers le territoire de St. Thérèse, un quart à Granville, un quart à Papineauville et la balance lorsque le chemin serait ouvert jusqu'à Hull. Dans les arrangements stipulés en 1875 entre le gouvernement et la corporation de Montréal, il fut aussi convenu que l'endroit où le chemin de fer se rendait se rendrait au chemin n'allant à Aylmer serait dans les limites est de la cité.

Quels furent les engagements du gouvernement vis-à-vis de Québec? Par l'acte d'incorporation, en 1853, la compagnie du chemin de fer du nord fut autorisée à construire un chemin de fer de Québec à

Montréal et de relier ces deux villages ensemble à tel point qu'il serait jugé convenable. Lorsque le projet fut repris, il y eut quelques années et que la ville de Québec fut appelée à accorder un subside pour aider à la construction du chemin, elle vota son million pour une voie ferrée allant de Québec à Montréal. D. n. s. le c. n. r. passa en avril 1872 entre les entrepreneurs du chemin et l'hon. Cauchon, président de la compagnie du chemin de fer de la rive nord, il fut stipulé qu'il serait construit un chemin « de fer » comme et désigné comme chemin de fer de la rive nord s'étendant depuis un point à l'arp. de la route St-Faul, dans le quartier de la Pierre de la cité de Québec, jusqu'à un point à un pris de la limite nord-est de la cité de Montréal. Il fut de plus convenu entre les parties contractantes que la route la plus directe et la plus praticable..... serait adoptée.

Par une résolution du 7 février 1872, la corporation de Québec devait émettre son capital selon le projet des travaux et des dépenses du chemin de fer du chemin de fer de la rive nord et les principaux ateliers de la compagnie devaient être dans les limites principales de la cité de Québec.

Lorsque la compagnie du chemin de fer du nord se déclara incapable de continuer les travaux, la corporation de Québec, le 25 août 1875, écrivit au gouvernement que s'il était prêt à prendre des mesures pour assurer la construction immédiate du chemin, elle lui présenterait la balance du million qu'elle avait soumise, aux conditions prévues par la loi, le gouvernement, ajoutait la lettre, ne pouvant toute fois exiger de cette corporation le paiement de l'intérêt sur ces déb. autres, avant que le chemin soit terminé sur tout le parcours entre les villes de Québec et de Montréal.

La législation de 1875 déclarait légers et obligatoires les droits, engagements et engagements des corporations et le gouvernement s'engageait formellement à construire « un chemin de fer partant, dit la loi, du point de Québec et s'étendant depuis l'eau profonde et le dit port sud

Montréal, au point dans le comté de Pontiac qui paraîtra le plus avantageux pour faire aboutir dans la suite le dit chemin de fer à la portion subventionnée du chemin de fer du Canada Central et à tout chemin de fer quelconque ».

Tel est le tracé adopté par l'acte. 30 Victoria ch. 2, pour le chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et O. central.

Eh bien, hon. messieurs, en face des engagements solennellement pris, devant la lettre même de la loi, qu'a-t-on vu ? Une agitation s'éleva dans les villes de Montréal et de Québec; des voix crièrent bien haut que le gouvernement ne respectait pas la loi jurée, observait pas ses engagements, et de propos délibéré, méconnaissait son devoir. A Québec on cherchait à exciter la population, à lui faire croire que le ministre de Boucherville négocierait de lui accorder sa juste part de faveurs. Ces amis imprudents des intérêts de Québec réclamaient un tracé allant directement de cette ville à Ste-Thérèse, sans aller à Montréal; ils le demandaient non comme un faveur, mais comme un droit, sans se soucier ni des contrats, ni de la loi. Ces oppositions furent au début d'une violence extraordinaire servaient-ils bien alors les intérêts de leur ville ? ne les compromettaient-ils pas au contraire ? Que disait le 2 février courant, le chronique dont le langage dépassait les bornes de la prudence et était frappé au coin d'une mauvaise loi insigne.

« Le chemin de fer du nord a toujours été un projet particulier à Québec. L'idée en a été conçue pour favoriser Québec et non Montréal qui, déjà, a eu plus que sa part des faveurs politiques aux dépens de toute la province..... Ce n'est pas seulement pour se procurer une autre voie de communication avec Montréal que nous avons dévoué nos efforts depuis des années et assumé le lourd fardeau d'un million de taxes pour mener ceci, cette voie ferrée à bonne fin..... Plus nous le ajoutons. » Nous trouvons cet avantage dans la construction immédiate d'une ligne allant de Terrebonne à Ste-Thérèse,

afin de relier Québec à la section de se rappeler que quand la ville vota le chemin de fer, un million, elle ne le fit point en faveur du chemin de fer du Nord, mais pour un journal qui se croit le plus en faveur du chemin allant à Hull, ce qui est la capitale. Il indique qu'il alors était une voie toute à l'honneur ou une ignorance complète de l'arrangement de l'autre. Il s'en suit donc que les engagements conclus entre Québec et le qu'il ne pouvait être question du gouvernement, ou une pensée bien tracée d'un chemin de fer étranger avait de tromper le public.

Mais je vous le demande; en vertu de quel contrat ont de quel statut peut-on dire que le ministère en dirigeant le chemin de Québec à Montréal n'a pas rempli ses obligations ? Va-t-on lui faire reproche d'observer la lettre de la loi ? Que n'eût-on pas dit s'il l'eût violée ? Dans la pensée des auteurs du chemin de fer de la rive Nord, ce chemin ne devait-il pas relier Québec à Montréal ?

Où, car l'acte d'incorporation originaire en fait loi. Q. and les travaux qui se passent à Ottawa et à préjuger l'opinion contre le gouvernement local. Ce sera peine perdue, car le peuple de la province comprendra que ces cris de Québec contre Montréal et de Montréal contre Québec ne sont appuyés sur rien de solide; que le ministère de Boucherville a fait son devoir et que c'est aux corporations et au public qu'il faut qu'il soit soucieux à faire le leur.

Croyant même rendu compte de la position exacte prise par le gouvernement et de ses obligations vis-à-vis les villes de Québec et de Montréal, et ne doutant pas que la grande majorité de cette chambre partage l'opinion que je me suis formée moi-même d'après les documents officiels, la première question qui se présente est celle du tracé adopté par le ministère.

Il est hors de tout doute que le gouvernement n'ait eu l'intention d'adopter une ligne plutôt qu'une autre, pas plus le tracé du B. ut de l'île que celui de Terrebonne, pas plus celui de Terrebonne que la ligne de Joliette. Tout ce qui s'est fait n'a été qu'avoir été l'issue et en cela il n'était lié ni vis-à-vis Montréal ni vis-à-vis Québec. De plus l'hon. membre pour Repentigny, dans le discours qu'il a prononcé sur l'adresse, admet lui-même que, dans le contrat avec l'hon. McGreevy, le gouvernement s'est réservé le droit de changer la localisation du chemin, en cas de nécessité.

afin de relier Québec à la section de se rappeler que quand la ville vota le chemin de fer, un million, elle ne le fit point en faveur du chemin de fer du Nord, mais pour un journal qui se croit le plus en faveur du chemin allant à Hull, ce qui est la capitale. Il indique qu'il alors était une voie toute à l'honneur ou une ignorance complète de l'arrangement de l'autre. Il s'en suit donc que les engagements conclus entre Québec et le qu'il ne pouvait être question du gouvernement, ou une pensée bien tracée d'un chemin de fer étranger avait de tromper le public.

Mais je vous le demande; en vertu de quel contrat ont de quel statut peut-on dire que le ministère en dirigeant le chemin de Québec à Montréal n'a pas rempli ses obligations ? Va-t-on lui faire reproche d'observer la lettre de la loi ? Que n'eût-on pas dit s'il l'eût violée ? Dans la pensée des auteurs du chemin de fer de la rive Nord, ce chemin ne devait-il pas relier Québec à Montréal ?

Où, car l'acte d'incorporation originaire en fait loi. Q. and les travaux qui se passent à Ottawa et à préjuger l'opinion contre le gouvernement local. Ce sera peine perdue, car le peuple de la province comprendra que ces cris de Québec contre Montréal et de Montréal contre Québec ne sont appuyés sur rien de solide; que le ministère de Boucherville a fait son devoir et que c'est aux corporations et au public qu'il faut qu'il soit soucieux à faire le leur.

Croyant même rendu compte de la position exacte prise par le gouvernement et de ses obligations vis-à-vis les villes de Québec et de Montréal, et ne doutant pas que la grande majorité de cette chambre partage l'opinion que je me suis formée moi-même d'après les documents officiels, la première question qui se présente est celle du tracé adopté par le ministère.

Il est hors de tout doute que le gouvernement n'ait eu l'intention d'adopter une ligne plutôt qu'une autre, pas plus le tracé du B. ut de l'île que celui de Terrebonne, pas plus celui de Terrebonne que la ligne de Joliette. Tout ce qui s'est fait n'a été qu'avoir été l'issue et en cela il n'était lié ni vis-à-vis Montréal ni vis-à-vis Québec. De plus l'hon. membre pour Repentigny, dans le discours qu'il a prononcé sur l'adresse, admet lui-même que, dans le contrat avec l'hon. McGreevy, le gouvernement s'est réservé le droit de changer la localisation du chemin, en cas de nécessité.

est ligne nécessaire entre Ste. Thérèse et Terrebonne, c'est que le commerce de l'Ouest n'a pas été la conséquence du tracé; ce qui nous laisse bien des années à venir pour enrichir notre ville avec les produits et les échanges que nous apporteront nos lignes nouvelles.

[Un sous-préfet qui se lève et dit] Ce projet n'est pas du tout le projet qui est en discussion par le Bout de l'Île, j'ai même dit devant nous-mêmes d'établir une ligne directe, ce n'est pas à distance qui separe et ce dernier en trois de Terrebonne (ou mille) qui empêche le commerce. Je voudrais de faire ce que je dirais.

Au reste, on lui consulte la carte officielle sur laquelle se trouvent indiqués les différents tracés entre Québec, Aymer, on y trouvera marquée distinctement la future ligne de Ste. Thérèse au Bout de l'Île. Cette carte que j'ai sous les yeux, date de dix années passées, et elle est fautive à tous ceux qui se sont occupés de ces chemins de fer, lors du vote du million.

— Alors, M. l'Orateur, il est facile de dire que le tracé de Terrebonne est un chemin nouveau pour la ville de Montréal; le danger est de le mettre si le tracé du Bout de l'Île avait été choisi, il l'aurait prévu longtemps avant que le million fut voté.

— Maintenant, M. l'Orateur, il paraît de vos revenus que la province doit attendre de ce chemin, quel est celui-ci? des tracés, qui lui assure le plus d'avantages.

De Québec à Maskinongé, le tracé est le même, et si l'on veut connaître le tracé que l'on doit employer depuis ce dernier endroit, faisons une comparaison entre les différents tracés que traversent les deux tracés. Celui du Bout de l'Île était éloigné du Berthier, Lonsdale, La Prairie et St. Joliffe de plusieurs milles, il touchait le village de l'Assomption, traversait la rivière au Bout de l'Île et atteignait Montréal après avoir suivi une ligne d'été et éloignée de tout centre. Ainsi, de Berthier à Montréal, cette ligne ne touchait qu'un village, dont le commerce pouvait garantir les bénéfices certains.

Le tracé de Terrebonne à partir du même point de départ, savoir 38 milles en ligne droite, après avoir touché les villages de St. Thomas et de l'Épiphanie, Or, je ne crains pas de le dire M. l'Orateur, ces trois villages, entre ceux que ce tracé se trouve plus rapproché de Joliffe et en rapport avec cette ville par le chemin de fer de ce lieu, donneront plus de trafic que n'aurait pas en fournir la ligne du Bout de l'Île, pour la même distance. A partir de Terrebonne, ce tracé atteint la paroisse de St. Vincent où se trouve le Remède de la Peste.

— J'ai devant moi, M. l'Orateur, le rapport du surintendant de ce Département, et je vois qu'il en coûte au gouvernement fédéral une somme de \$13,500.00 par année pour le transport des prisonniers et des provisions de cet établissement. Les autres viennent d'être données pour

agrandir la prison, de manière à y loger huit cents prisonniers. Il en coûtera alors au moins \$15,000.00 au gouvernement fédéral par année pour frais du transport ou approvisionnement. Le nombre des visiteurs est, en moyenne, de trois cents. La population du village est de deux cents âmes.

En prenant la moyenne constatée par les statistiques les plus récentes, savoir \$1.25 par tête, le transport des voyageurs rapporterait une somme de \$1,800.00. Si, en outre, l'on prend en considération le fait que le village de St. Vincent de Paul est un des sites les plus recherchés dans les environs de Montréal, la campagne la plus attrayante pour l'établissement de villas; qu'il coïncide un couvent, un collège et un grand nombre de maisons de commerce, on peut, en toute sûreté, affirmer que nul autre centre entre les Trois-Rivières et Montréal ne donnera autant de revenus.

On dira peut-être M. l'Orateur, que plaçant pour une des paroisses du comté que je représente, l'avantage des avantages de sa position. Quel on se débaisse, je ne vois pas la question à ce point de vue de clocher, et tous éleveurs de ce lieu le savent très bien. Car, M. l'Orateur, je leur ai toujours dit que si dans l'intérêt de la province, le gouvernement a opté le tracé du Bout de l'Île, ils n'avaient aucune plainte à formuler. Mais puisque l'intérêt du public exigeait le tracé de Terrebonne, ils ont lieu de s'attendre de le voir traverser leur village. Si le gouvernement entend exploiter la même chemin de fer, il ne peut en espérer des bénéfices qu'à la condition de toucher de ces centres paroissiaux; et d'un autre côté, sa politique est de leur, ce n'est pas en le faisant passer à travers la campagne, qui pourra tenter le commerce de la province. M. l'Orateur, que le gouvernement prenne en sa considération les mêmes informations que je viens de lui donner et comprendra, que dans son propre intérêt et celui du public, le tracé de Terrebonne à Montréal devra être par le village de St. Vincent de Paul.

— J'ai une considération à ajouter en engageant le gouvernement à adopter ce tracé; c'est la différence dans le coût du chemin. Outre que le point à faire construire au village ne sera que de quatre arpents, au lieu de huit arpents qui devra être sur la ligne de la Pierre, il y a une différence de \$5,740.00 dans le coût de la construction de la ligne. Ainsi le tracé de Terrebonne à Montréal par l'Île à la Pierre coûtera \$519,656.00, tandis que celui du village au Bout de l'Île, pour la même distance. A partir de Terrebonne, ce tracé atteint la paroisse de St. Vincent où se trouve le Remède de la Peste.

— J'ai devant moi, M. l'Orateur, le rapport du surintendant de ce Département, et je vois qu'il en coûte au gouvernement fédéral une somme de \$13,500.00 par année pour le transport des prisonniers et des provisions de cet établissement. Les autres viennent d'être données pour

Comme on le voit, M. l'Orateur, le tracé du village de St. Vincent de Paul, est à tous égards, le plus avantageux, et j'ai le ferme espoir que le gouvernement le choisira.

— Arrive maintenant, M. l'Orateur, aux résolutions des municipalités. J'ai déjà relevé une honorable chambre si longtemps que je vais essayer d'abréger.

Si les municipalités ne paient pas leur souscription, dans quelle position se trouverait la province? Les chemins sont tellement avancés que les chemins ne sont pas possibles de les abandonner; il faut nécessairement les finir. Si les deux millions et demi des municipalités ne sont pas payés, il faudra recourir de nouveau au trésor public et répartir sur toute la province, une dette considérable contractée par les municipalités.

— Est-il un député dans cette chambre qui centraliserait à ce nouvel impôt, et voudrait faire payer par son comté une souscription de la dette contractée par Québec, Montréal et les autres municipalités? Je ne le crois pas, et je pense que je puis dire sans crainte d'être contredit, que si en 1875, lorsque le gouvernement se chargeait de compléter ces deux chemins, on nous avait dit que les deux paroisses de Montréal, Québec et autres n'auraient rien à payer, quant ce sont elles qui devaient le restreindre plus de bénéfices, ces deux chambres n'auraient pas consenti à imposer sur la province un fardeau aussi lourd.

Bu, outre, il ne faut pas se dissimuler que le gouvernement n'a pas le droit de faire travailler les municipalités de l'argent qu'elles ont soulevé; cet argent appartient au trésor provincial; l'acte de 1875 a été en ce sens une certitude que le gouvernement n'a pas. Le gouvernement ne peut dire cela sans qu'il ne le consente, mais pour le moment, il est certain que le gouvernement n'a pas le droit de le faire.

— J'ai déjà dit, M. l'Orateur, que les municipalités qui ne paient pas leur souscription, dans quelle position se trouverait la province? Les chemins sont tellement avancés que les chemins ne sont pas possibles de les abandonner; il faut nécessairement les finir. Si les deux millions et demi des municipalités ne sont pas payés, il faudra recourir de nouveau au trésor public et répartir sur toute la province, une dette considérable contractée par les municipalités.

— Arrive maintenant, M. l'Orateur, aux résolutions des municipalités. J'ai déjà relevé une honorable chambre si longtemps que je vais essayer d'abréger.

Si les municipalités ne paient pas leur souscription, dans quelle position se trouverait la province? Les chemins sont tellement avancés que les chemins ne sont pas possibles de les abandonner; il faut nécessairement les finir. Si les deux millions et demi des municipalités ne sont pas payés, il faudra recourir de nouveau au trésor public et répartir sur toute la province, une dette considérable contractée par les municipalités.

— Est-il un député dans cette chambre qui centraliserait à ce nouvel impôt, et voudrait faire payer par son comté une souscription de la dette contractée par Québec, Montréal et les autres municipalités? Je ne le crois pas, et je pense que je puis dire sans crainte d'être contredit, que si en 1875, lorsque le gouvernement se chargeait de compléter ces deux chemins, on nous avait dit que les deux paroisses de Montréal, Québec et autres n'auraient rien à payer, quant ce sont elles qui devaient le restreindre plus de bénéfices, ces deux chambres n'auraient pas consenti à imposer sur la province un fardeau aussi lourd.

Bu, outre, il ne faut pas se dissimuler que le gouvernement n'a pas le droit de faire travailler les municipalités de l'argent qu'elles ont soulevé; cet argent appartient au trésor provincial; l'acte de 1875 a été en ce sens une certitude que le gouvernement n'a pas. Le gouvernement ne peut dire cela sans qu'il ne le consente, mais pour le moment, il est certain que le gouvernement n'a pas le droit de le faire.

— J'ai déjà dit, M. l'Orateur, que les municipalités qui ne paient pas leur souscription, dans quelle position se trouverait la province? Les chemins sont tellement avancés que les chemins ne sont pas possibles de les abandonner; il faut nécessairement les finir. Si les deux millions et demi des municipalités ne sont pas payés, il faudra recourir de nouveau au trésor public et répartir sur toute la province, une dette considérable contractée par les municipalités.

— Est-il un député dans cette chambre qui centraliserait à ce nouvel impôt, et voudrait faire payer par son comté une souscription de la dette contractée par Québec, Montréal et les autres municipalités? Je ne le crois pas, et je pense que je puis dire sans crainte d'être contredit, que si en 1875, lorsque le gouvernement se chargeait de compléter ces deux chemins, on nous avait dit que les deux paroisses de Montréal, Québec et autres n'auraient rien à payer, quant ce sont elles qui devaient le restreindre plus de bénéfices, ces deux chambres n'auraient pas consenti à imposer sur la province un fardeau aussi lourd.

premier résolution, à ce qu'avant d'engager aucun paiement, ces travaux soient faits; il déclare, en outre, que la jonction des chemins se fera dans la province, ce qui, comme je l'ai déjà dit, n'est pas une des conditions précédentes aux paiements.

Je n'ai aucun doute que lorsque des conditions auront été remplies, la ville paiera sans retard; c'est à elle à en valoir le montant de ses dettes; c'est alors la loi qui s'appliquera pas à elle. Si, d'un autre côté, une majorité de non-consentement des non payeurs, qui ne sont pas justes de son mauvais vouloir? Je pense que pour le moment, ce n'est pas le gouvernement qui doit se faire payer, mais les communes pour se faire rembourser de ses avances.

— Je prendrai le chemin de Québec et de Trois-Rivières. La première de ces villes a certes pas à se plaindre. Les premiers travaux ont été faits chez elle; sa gare et ses ateliers sont construits; elle a tous les avantages du chemin, et cependant elle refuse de payer?

— Un est de même de la ville des Trois-Rivières, et cependant son député vient de parler de ses dettes.

— M. TURCOTTE.— La ville des Trois-Rivières n'a jamais refusé de payer, et est prête à remplir ses engagements.

— M. LORANGER.— Je suis bien heureux de l'Orateur. Dans ce cas la loi ne s'applique pas à elle, et l'honorable député a bien tort de se y opposer.

Je voudrais aussi parler des comités de Terrebonne à Ottawa, qui n'ont encore rien payé, quoiqu'ils aient en les premières années de la section.

Le chemin, St. Jérôme et Ste. Thérèse sont depuis plus d'une année en construction; toutes les conditions sont remplies; toutes les municipalités devaient les payer, et malgré cela, elles n'ont rien payé.

Les gares de Lacabe, Grenville, Montebello, Papineauville, et d'autres dans le comté d'Outaouais, sont terminées; les lignes télégraphiques en opération; les ponts, les pontons, les pontons, et tout est fini. En un mot, le chemin est en opération. Deux comités conduisent les travaux pour les voyageurs de Montréal à Ottawa; cependant le comté d'Outaouais doit \$150,000 et ne veut pas les payer.

— Je voudrais aussi parler des comités de Terrebonne à Ottawa, qui n'ont encore rien payé, quoiqu'ils aient en les premières années de la section.

Encore une fois, il ne saurait y avoir préjugés pour aucune de ces municipalités; le gouvernement ne peut exiger d'elles le montant de leur souscription que lorsqu'il aura lui-même accompli ses conditions.

Au reste, cette loi s'applique, toute rigoureuse qu'elle soit, n'est pas nouvelle. Si l'on consulte les statuts d'Ontario, (34 Vie) on trouvera que le même principe a été admis par le Parlement de cette province.

Tout notre législation sur les chemins de fer est exceptionnelle. Ainsi, l'on permet aux compagnies d'hypothéquer leurs biens futurs, même leurs meubles, ce qui est tout à fait contraire à notre droit.

Malheureusement, M. l'Orateur, si l'on veut consulter le Code Municipal, on y trouvera des dispositions semblables pour la perception des taxes. Si l'honorable député de St-Jean veut bien consulter les articles 810 et 814, de mêmes aux articles 1660 et suivants, il verra que le privilège existait en certains cas des pouvoirs que lui donnent les présentes résolutions. La municipalité en saisi et mandats et le débiteur des saisi et vendus sans forme de procès. Ainsi ces dispositions contenues dans les résolutions sous discussion ne sont pas plus rigoureuses que ne l'est le Code Municipal pour la perception des taxes en certains cas. Je tenais maintenant ces remarques déjà trop longues. Qu'il me soit permis, M. l'Orateur, avant de reprendre mon siège, de répondre à certaines remarques de l'honorable Chef de l'Opposition.

L'honorable député de Lotbinière nous disait qu'il avait constaté avec plaisir que le cas était établi dans notre camp et qu'étaient les députés de Montréal et des environs avaient fini par s'entendre avec le gouvernement.

Je ne salue pas, M. l'Orateur, qu'il y ait eu des difficultés entre le gouvernement et ses amis. De ce côté de la chambre, nous avons l'habitude de nous entendre; et si parfois il surgit des dissentiments, elles sont bien vite expliquées. Nous nous flattons de posséder assez la confiance et l'estime de nos chefs, pour que nous puissions les approcher avec la certitude d'être écoutés.

L'honorable député de Lotbinière se serait peut-être fort embarrassé d'en dire autant de ses amis d'Ontario; et si en supposant que les députés de Montréal eussent réussi à faire reconnaître les droits de cette ville, cela prouverait qu'ils ont une influence, que les libéraux d'Ontario ne représentent pas. Si les amis de l'honorable député, avaient exercé, au profit de leurs chefs, les instances qu'il dit avoir été faites par les députés de Montréal auprès du gouvernement d'ici, peut-être auraient-ils empêché que notre Province fût sacrifiée par le changement

de tracé du Pacifique. Ils auraient aussi obtenu la protection et combi ainsi de bonifier le député de Lotbinière. Avec de l'instance auprès de leurs chefs, les amis de l'honorable Chef de l'Opposition, la belle capitale n'aurait pas perdu le bénéfice de sa situation et les auraient satisfaits. M. l'Orateur, ces arguments que nous défendons pour repaître les Canadiens-Français de ses États-Unis fut donné aux Monnoies.

Discours de M. Fradette.

SUR LES CHEMINS DE FER DU SUD

M. le Ratureur,

L'opposition veut embarrasser le gouvernement; y savez bien qui fait que ces chemins s'insistent.

En 1875, lorsque j'ai écrit pour le chemin de fer, j'ai écrit des gens dans les galeries. (Order, order, l'Orateur prend un verre d'eau.)

M. l'Orateur, il prend toutes les moyennes pour empêcher le gouvernement de finir ces chemins. J'ai écrit pour le chemin de fer du Nord parce que Montréal avait promis 1 million de piastres à la ville de Québec et de.

Le chef de l'opposition a dit: ça viendra aux tâches directes. Ben, on parle de tâches directes; ben j'ai écrit pour les tâches directes moi-même.

J'aurais pas voulu m'inscrire dans cette chambre si je n'avais pas voulu assister pour les chemins de fer.

Si les membres de l'autre côté étaient arrivés au pouvoir au lieu de payer 15 cents de tâches on aurait payé 30 cents.

Le gouvernement de Québec ne fait pas comme le gouvernement d'Ontario qui a acheté des rails qui sont après rouler sur le chemin du Pacifique.

Ben M. l'Orateur, je suppose la position du gouvernement, après ontari contre la motion du chef de l'opposition.

Voici le discours prononcé par M. Champagne à la séance de mardi sur les résolutions concernant les chemins de fer:

M. l'Orateur,

Je crois qu'il est de mon devoir de donner quelques explications sur la question qui est maintenant devant la Chambre.

La politique du gouvernement sur les chemins de fer dans le pays est sans contredit une politique que nous devons considérer avec soin, sans passion et au point de vue des intérêts généraux de cette province.

Puisque de cette législation dépend l'avenir et le bien-être de la population...

Ce n'est pas sans inquiétude que j'ai vu depuis plusieurs mois l'opinion publique s'agiter sur cette question et que j'ai remarqué qu'une portion considérable de la presse de cette province se prononçait contre l'adoption faite par le gouvernement d'un tracé pour le chemin de fer de la rive Nord de préférence à un autre tracé que l'on dit être plus avantageux pour la province. Aussi ai-je pris la résolution d'étudier cette question avec tout le soin qu'elle mérite et ma position comme représentant d'un comté qui n'a à bénéficier en aucune manière de l'un ou l'autre de ces tracés me met à l'aise d'envisager cette question à son véritable point de vue. (Ecoutez! écoutez!...)

Je n'avais pas l'honneur, M. l'Orateur, d'occuper un siège dans cette honorable assemblée lorsqu'en 1875 le gouvernement a cru de son devoir de prendre possession de cette grande ligne de chemin de fer appelé Québec, Montréal, Ottawa et Occidental qui est destinée à relier la capitale et la métropole commerciale de cette province à la capitale de la puissance, pour devenir plus tard l'un des chaînons du Pacifique. Mais appelé quelques semaines après à briser les suffrages des électeurs pour remplacer dans cette honorable chambre l'homme distingué qui est aujourd'hui à la tête du département de l'éducation dans cette province, je n'ai pas craint de déclarer devant le peuple que j'approuvais cette politique qui, suivant moi, était la seule

qui devait assurer la confection de cette grande entreprise, et le verdict populaire dans cette élection comme dans celle qui l'ont suivi est là pour prouver à cette honorable chambre et au pays que le gouvernement a eu son approbation en étant notre province de l'un des plus beaux chemins de fer qui existe en Amérique.

En cela, M. l'Orateur, le gouvernement de Boucherville s'est montré fidèle au passé du parti conservateur et des hommes éminents qu'il avait pour chef, il s'est rappelé que le parti conservateur qui avait contribué à développer les ressources de la province en aidant les chemins de fer du côté sud du St-Laurent devait compléter son œuvre en favorisant les entreprises du même genre sur ce côté-ci du fleuve.

Aussi, de même que les membres conservateurs représentant des comtés au nord ont aidé de leurs votes au développement des cantons de l'Est, les membres conservateurs du sud, à plus de vingt années de distance, ont tenu l'un de main amie à leurs compatriotes du nord lorsqu'il s'est agi d'aider, de favoriser la colonisation et de travailler au bien-être des populations de cette partie importante de la province. Ce fait vaut, ce me semble, à la devise de notreateur à été, d'assurer le bonheur du peuple en favorisant les grandes entreprises et en développant les ressources de la province. (Appl.) Si m'était permis de jeter un coup d'œil sur le passé du parti libéral, de regarder à quelque vingt ans en arrière je verrais que les libéraux d'aujourd'hui ont dignement tenu de cette époque, je verrais qu'alors, comme aujourd'hui leur mission était de soulever les préjugés du peuple contre toutes ces grandes entreprises et de les entraver par tous les moyens possibles.

Lorsqu'en 1875 le gouvernement s'est chargé de terminer les travaux à l'ère sur les chemins de fer de la Rive Nord et de colonisation du Nord, aujourd'hui le chemin de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, il y avait en alors des sommes considérables de dépenses sur ces deux chemins, et si le gouvernement et la chambre n'étaient pas venus à leur secours ces agents se trouvaient dépensés inutilement et s'en était fait de l'entreprise.

On se rappelle au. l'Orateur sous quelles circonstances le gouvernement a été forcé de prendre possession de ce chemin. Les compagnies du chemin de fer de la Rive Nord et de colonisation du Nord de Montréal ayant essayé de se procurer des fonds échangeant leurs bons sur le marché anglais rencontrèrent une opposition telle, de la part de la compagnie du Grand Tronc qui craignait la confection d'une ligne rivale, qu'elles n'eurent réussir dans leur projet.

Je suis d'avis, M. l'Orateur, qu'il est une autre raison qui n'a pas peu contribué à l'insuccès de ces compagnies — c'est cette malheureuse habitude que l'on a dans ce pays d'accuser trop facilement de malconduite nos hommes publics et ceux qui se mettent à la tête de semblables entreprises. — Je fais ces marques, d'une manière générale, l'Orateur, sans vouloir les attribuer plus à un parti qu'à l'autre, parce je crois que des deux côtés l'on a commis des exagérations sous ce rapport. Par ce système de dénigrement, M. l'Orateur, on discrédite les hommes publics on ruine notre crédit ici et à l'étranger, et l'on quitte un intérêt à combattre nos entreprises.

Après cet échec en Angleterre, le Gouvernement de Bonchert fit, par un sentiment de patriotisme et desirant d'assurer la confection de cette grande entreprise s'est emparé du chemin et a décidé de le faire construire, et cette honorable chambre a eultrifiée par son vote la position qu'il avait prise.

Il me semble, M. l'Orateur, qu'il est de mon devoir de remercier, au nom du comité que je représente et le gouvernement et les honorables membres de cette chambre pour nous avoir donné cette ligne de chemin de fer qui répand sur son par cours le bonheur et la prospérité. Partout dans mon comté j'entends dire par tout le monde, sans distinction de partis politiques, que le gouvernement du Honchert a bien mérité du pays par sa politique générale et chemin de fer. (Ecoutez, écoutez. — Applaudissements.)

En prenant possession de ce chemin de fer, M. l'Orateur, le gouvernement a été substitué au droit et aux obligations de la compagnie du chemin de Colonisation du Nord de Montréal.

Une grande partie de ses obligations sont maintenant remplies, mais il est de mon devoir de dire ici qu'il reste encore quelque chose à faire. Dans l'acte d'incorporation du chemin de colonisation du Nord de Montréal, §2 Vizi, chap 55, il est dit

qu'un embranchement sera fait de la ligne principale jusqu'à St-Eustache... Le temps n'est pas éloigné où le gouvernement devra faire honneur à cet engagement;

Puisque les promoteurs de cette entreprise, bien que se fussent par les circonstances à éteindre le tron principal de Saint-Eustache, ont reconnu l'importance de cette localité au point de prendre l'engagement dont je viens de parler dans leur acte d'incorporation, j'ai la conviction que le gouvernement ne croira sa tâche accomplie qu'après la construction de cet embranchement.

Nous avons fait faire l'exploration de cette ligne, M. l'Orateur, avec évaluation du coût de ces travaux et d'après un rapport distribué aux honnables membres de cette Chambre, il y a déjà plusieurs jours, on s'est assuré par des chiffres indéniables et pris de des sources officielles que ce chemin fournirait un fret considérable qui rapporterait à la province un bénéfice d'environ de \$6,000 par année. (Ecoutez, écoutez.)

Après que le Gouvernement se fut emparé du chemin, M. l'Orateur, les travaux de constructions furent poussés avec beaucoup de vigueur par les contracteurs et le chemin est déjà livré au trafic entre Montréal & Trill et sur plus de la moitié du chemin de la Rive-Nord. (Ecoutez, écoutez.)

Comme j'avais l'honneur de le dire en commençant, M. l'Orateur, une question qui a fortement agité l'opinion publique depuis quelque temps a été celle du tracé du chemin de fer de la Rive-Nord, savoir si le chemin devait arriver à Montréal par le Bout de l'île, ou par Terrebonne.

J'ai examiné avec beaucoup de soin le rapport des commissaires et celui des divers ingénieurs chargés d'explorer ces diverses lignes et j'ai en outre consulté des hommes compétents qui ont travaillé sur le tracé No 4, qui a été adopté par le gouvernement. (Ecoutez, écoutez.)

Le résultat de mes recherches a été, M. l'Orateur, qu'il n'y avait là mais en de tracé définitivement adopté par la Compagnie avant que le gouvernement prit possession du chemin, puisqu'au commencement de l'année 1875 une députation de Joliette a obtenu de la Compagnie la permission de faire faire de nouvelles explorations pour trouver un autre tracé plus avantageux et lorsque le gouvernement a pris possession du chemin ces explorations n'étaient pas encore terminées; dans le contrat entre le gouvernement et le contracteur on trouve que le gouvernement se réserve le droit de changer le tracé si les intérêts du pays l'exigent.

L'on a dit que ces explorations avaient coûté au gouvernement au delà de \$100,000 et je vois à la page 62 du rapport des commissaires que ces explorations n'ont coûté à la province que \$18,800 et \$18,800, pour sauver une dépense de \$206,449.00. (Ecoutez, écoutez.) Et on appelle cela de la mauvaise administration. (Applaudissements.)

On a prétendu qu'en passant par le tracé No 4, il fallait traverser une savanne de douze milles de longueur et sur un terrain si peu solide qu'il était impossible d'y assécher le chemin de fer. Et bien, M. l'Orateur, j'ai acquis la certitude que cette savanne n'a guère plus que trois milles de longueur et que le chemin qui est actuellement fait à cet endroit n'a fourni aucune difficulté sérieuse au point de vue du génie et n'a pas été plus coûteux que sur les autres parties de la ligne. Mais M. l'Orateur, en passant par la ligne No 1 on ne se trouve pas aussi loin de la savanne que l'on veut le faire croire, l'on a plus d'un mille de savanne et en outre on est forcé de passer, sur une longueur de plusieurs milles, dans un endroit bas qui est inondé pendant plusieurs mois de l'année par les eaux du fleuve.

Enfin, M. l'Orateur, après avoir examiné le rapport des commissaires et considéré avec attention les rapports contradictoires des ingénieurs Light et Peterson et celui de M. Fleming, j'en suis venu à la conclusion que le gouvernement avait agi sagement en adoptant le tracé par Terrebonne; par ce tracé il évite la construction d'un pont-Lévis au Bout de l'île, ce qui est toujours dangereux pour les voyageurs, et il épargne à la province une somme d'au delà de \$200,000. (Ecoutez.)

Je suis étonné, M. l'Orateur, que les honorables membres de l'autre côté de la chambre, ces fidèles gardiens du trésor; (Ecoutez, écoutez.) ces hommes qui ont tant à cœur les intérêts du peuple, qui ont des paroles si éloquentes pour repousser toute augmentation dans les dépenses, ne soient pas venus, cette fois du moins, féliciter le gouvernement d'avoir sauvé cette somme à la province. (Applaudissements.)

Une fois n'est pas coutume, il me semble, que c'était pour eux une belle occasion de prouver que leur rôle en cette chambre ne sa borne pas à toujours critiquer les actes du gouvernement, mais qu'ils savent. (Ecoutez, écoutez.)

On s'est plaint, M. l'Orateur, des résolutions qui sont maintenant devant le fauleuil, résolutions que l'on a dit être injustes et arbitraires.

Mais, M. l'Orateur, qui nous dit qu'il sera nécessaire de mettre la loi à exécution! qui nous dit que les municipalités, lorsque le gouvernement aura rempli ses obligations vis-à-vis d'elles, refuseront de payer leurs débetures. J'ai la conviction, M. l'Orateur, que les municipalités qui ont souscrit pour bénéficier de la grande entreprise savent trop bien en apprécier les avantages pour refuser de payer leurs contributions; et je connais plus d'une municipalité qui serait neureuse de donner des débetures pour jouir des mêmes avantages. (Ecoutez, écoutez.)

160

Les membres qui ont soutenus le gouvernement en 1875 ne l'ont fait que sur l'assurance que les municipalités avaient souscrit deux millions et demi de piastres et sans cette assurance et sans la promesse qui leur a été donnée alors que les municipalités paieraient le vote de la chambre eut été hostile et l'entreprise était mangée et tout ce qui avait été dépensé jusque là se trouvait perdu. (Écoutez, écoutez.)

Mais l'on dit que le gouvernement n'a pas d'engagements vis-à-vis des cités de

Montréal et de Québec! la chose est possible, M. l'orateur, mais les résolutions ne disent pas qu'elles seront tenues de payer avant l'accomplissement de ces conditions! (Écoutez, écoutez.) La troisième résolution dit quand devront payer les municipalités qui ont souscrit: «elles souscriptions en débetures aux échéances mentionnées dans les réceptions» et il est évident que ces échéances ne peuvent arriver que lorsque les conditions imposées dans leur règlement ont été accomplies. (Écoutez, écoutez.)

L'on dit que ces résolutions sont arbitraires et que l'on n'a jamais législaté; mais, M. l'orateur, ne voit-on pas dans notre code municipal un pouvoir aussi arbitraire donné aux municipalités pour la perception des cotisations, et cependant je n'ai jamais appris que les honorables membres de l'autre côté de la chambre se soient jamais opposés à cette loi. (Écoutez, écoutez.)

16

D'ailleurs, j'esquis convaincu que cette loi ne sera pas mise à exécution, les municipalités paieront aussitôt que le gouvernement aura rempli ses obligations, cette loi est une mesure de précaution pour pouvoir au cas où les corporations refuseraient de payer. Supposons que le chemin soit terminé et que les cités de Québec ou de Montréal refusent de payer, ou prendra-t-on l'argent pour payer les constructeurs? Poursuivons ces corporations puissantes! L'on s'il, M. l'orateur, et l'on connaît les lenteurs des procès. On sait que ces villes entraînant des poursuites d'un tribunal à l'autre pourraient facilement retarder l'issue de ce procès une dizaine d'années. (Écoutez, écoutez.)

Pendant ce temps là, la province se trouverait dans l'embarras et exposé à des dommages considérables vis-à-vis des contracteurs, voilà ce que le gouvernement nous demande d'éviter par ces résolutions.

N'est-ce pas, M. l'orateur, qu'après la déclaration faite par le conseil de ville de Montréal en juin dernier, de ne pas payer la balance qu'il doit sur son million, le gouvernement se trouve dans la nécessité de présenter les résolutions qui sont maintenant devant cette chambre?—(Applaudissements à droite.)

Les pages numérotées **164 à 185**
ne comportent aucun contenu.
Elles n'ont donc pas été numérisées.

Bibliothèque de l'Assemblée nationale
2006

Chute du Cabinet de Bou- cherville.

Parlement Provincial.

Assemblée Législative.

Québec, 2.

L'Orateur prend son siège à 3 1/2 heures.
Après les affaires de routine,
M. ANGERS fait motion que la Cham-
bre s'ajourne jusqu'à lundi à trois heures.
M. BACHAND demande à l'hon. Procureur
général les raisons pour lesquelles il
désire cet ajournement.

M. ANGERS répond que le gouverne-
ment n'a pas d'intention de donner mainte-
nant.

M. MARCHAND—Alors il ajourne sans
raison.

La Chambre s'ajourne jusqu'à lundi à 3
heures p. m.

ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE.

Siéance du 4 mars.

L'Orateur prend son siège à 3
heures.

L'Orateur donne lecture du juge-
ment, dans la contestation de l'élec-
tion du comté de Kamourask, juge-
ment par lequel le défendeur, M.
Dumont, perd son siège et est dis-
qualifié.

L'honorable M. ANGERS seconde
par l'honorable M. Church, pro-
pose que : attendu qu'entre une hr.
et demie et deux heures, le 4 mars
1878, l'honorable Premier a reçu,
une lettre du Lieutenant-Gouver-
neur le priant de ne pas donner
d'explications au sujet du renvoi
d'office des membres du conseil exé-
cutif ayant qu'un nouveau cabi-
net soit formé; cette chambre s'est
ajournée jusqu'à 3 heures d'un
après-midi. (Applaudissements pro-
longés)

La chambre s'ajourne alors.

ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE.

Siéance du 5 mars 1878.

L'Orateur prend son siège à 3 hrs.
précises.

L'honorable M. ANGERS—Com-
me j'ai vu personne qui vienne
nous annoncer la formation du nou-
veau Cabinet, je propose, secondé
par l'honorable M. Church, que,
lorsque la chambre s'ajournera, elle
soit ajournée jusqu'à 3 heures, jeudi
dans l'après-midi.

Cette motion étant adoptée, la
chambre s'ajourne.

ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE.

Québec, 7.

L'Orateur prend son siège à 3 heures.
Les galeries se remplissent en un ins-
tant; jamais on n'avait vu une foule aussi
compacte dans l'enceinte de la Chambre
d'assemblée de Québec.

M. L'ORANGER—On ne permettra
peut-être de faire une question à cette
Chambre. Nous nous attendions depuis
quelques jours à avoir un ministère; nous
pensions naturellement qu'il viendrait
pour le mardi gras, il n'est pas venu; nous
l'attendons pour les Centres, il n'est pas
encore venu. M. l'Orateur, devons-nous
l'attendre pour la mi-carême, viendra-t-il à
Pâques ou à la Trinité.

M. BACHAND—Le gouvernement de
Boucherville ayant cessé d'exister le repré-
sentant de la Couronne, M. Joly a été ap-
pelé à former un nouveau ministère. Il
pense qu'il aura terminé sa tâche demain.

M. ANGERS—Je ferais donc alors une
motion d'ajournement, à moins que mon
hon. ami veuille entrer de suite en fonction
et proposer de suite l'ajournement.

M. BACHAND—Je n'ai pas à m'opposer
à l'ajournement.

M. ANGERS propose alors que lorsque
la Chambre s'ajournera, elle s'ajourne jus-
qu'à demain trois heures p. m.

M. L'YSCOFF propose alors, secondé par
M. L'ORANGER, l'amendement suivant :
Que cette Chambre désire réitérer ses
expressions de loyauté et de dévouement à
Sa Majesté la Reine Victoria et sa soumis-
sion parfaite à la constitution.

Que cette Chambre renouvelle la décla-
ration de sa confiance dans l'administra-
tion de Boucherville et déclinent ex-
pliquée durant cette session.

Que cette Chambre désire fermement et
emphatiquement déclarer quelle n'a pas et
ne peut pas avoir confiance dans aucune
administration qui pourrait être substituée
à cette dernière en attendant que cette démis-
sion s'en soit rendue pendant que l'administra-
tion de Boucherville jouissait de la confiance
entière de la haute majorité des représen-
tants du peuple assemblés en Législature
provinciale; à moins que l'administration
qui pourrait être nommée soit un adminis-
tration forte et efficace, une choisie par les
partis représentés par la majorité de cette
Chambre.

Que les résolutions ci-dessus mentionnées
soient référées à un comité spécial composé
de MM. Warburton, Fecté, Tailleur, le moter
et le second pour préparer le projet
d'une adresse à Son Excellence le Lieute-
nant-Gouverneur en conformité avec les
dites résolutions.

M. WATTS soulevé alors une question
d'ordre disant qu'il s'y avait absolument
rien devant la Chambre pour établir que le
dernier ministère avait été démis.

M. L'YSCOFF—Cette question d'ordre ne
peut être maintenue car l'hon. procureur-
général a déclaré que le Lieutenant-Gouver-
neur avait congédié ses ministres
comme on fait foi les journaux de la
Chambre.

M. BACHAND—L'ameublement du député de Bromo n'a pas de raison d'être, puisqu'il a traité à la motion de l'hon. Prosser par le Règlement local, et ce qui se réclame la Chambre c'est ce droit que chacun possède de mettre une requête au pied du trône. Ce qu'il désire par sa motion c'est d'affirmer ce principe, de montrer aussi que durant toute la session la Chambre a établi par ses votes qu'elle n'avait pas perdu comme existant un instant dans le gouvernement de Boucherville, et de plus d'affirmer qu'une administration doit toujours avoir le support de la majorité de la province. Il cite Todd pour montrer que dans l'interalle qui a lieu entre le délégué de Drummond et Arthabaska dit qu'il n'y a devant la Chambre nul avis de renvoi d'office des ministres; il prétend aussi il faut qu'il n'ait pas la dernière majorité des votes et des ordonnances.

M. LORANGE—Toute motion peut être faite du consentement unanime de la Chambre sans avis préalable. La Chambre ne s'est pas opposée à la motion, elle est donc dans l'ordre. Le délégué de Drummond et Arthabaska dit qu'il n'y a devant la Chambre nul avis de renvoi d'office des ministres; il prétend aussi il faut qu'il n'ait pas la dernière majorité des votes et des ordonnances.

M. WATTS—Insiste sur la question d'ordre qu'il a soulevée.

M. LORANGE—Nous avons parfaitement le droit de soumettre cet amendement affirmant que nous n'avons cessé d'avoir confiance dans le gouvernement de Boucherville depuis la déclaration faite par le Gouvernement au chef de l'ancien ministère est consignée dans les journaux de la Chambre.

M. MARCHAND se plaint de l'injustice du procès et tient à engager son protest, il déclare que la motion est l'amendement, il est également hors d'ordre.

M. LORANGE—La motion à laquelle a trait l'amendement est consignée dans les votes et délibérations. Quant à la motion principale, elle n'a pas rencontré d'opposition dans cette Chambre et il faut qu'il croysse que la pratique voulue la seconde.

M. MARCHAND—Il ne s'agit d'une motion d'ajournement. Il était proposé lorsque la Chambre s'ajourne elle s'ajourne à demain à 3 heures de l'après-midi.

M. BACHAND—C'est bien différent. L'Orateur—C'est dans son impression que c'était une motion d'ajournement.

M. CHAPLEAU—J'ai été surpris de voir l'entre-côté de la Chambre soulever des difficultés dans un instant aussi grave, au moment où depuis trois jours le pays se trouvait privé de législature. C'est à l'ordre, à l'ordre! Il demande la motion qu'il a été.

L'OR—Le fait que la motion demandée par la Chambre s'ajourne, qu'elle a été faite d'abord par le député de Montserrat. Toutefois je soulevé à ce sujet une question d'ordre parce qu'il ne peut faire aucun amendement à une motion d'ajournement.

L'ORATEUR—La motion du député de Bromo peut paraître extraordinaire, mais elle est sanctionnée par de nombreux précédents. Je considère donc qu'elle est dans l'ordre.

M. LYNCH—Maintenant que la question d'ordre a été décidée, j'espère que la Chambre considérera la résolution avec la sagesse que demandent les circonstances et les raisons qui ont servi à faire la constitution sous laquelle nous vivons. En An-

gleterre, de temps immémorial, le principe existait dans ces résolutions, a été reconnu par la Chambre des Communes représentée par le Règlement local, et ce qui se réclame la Chambre c'est ce droit que chacun possède de mettre une requête au pied du trône. Ce qu'il désire par sa motion c'est d'affirmer ce principe, de montrer aussi que durant toute la session la Chambre a établi par ses votes qu'elle n'avait pas perdu comme existant un instant dans le gouvernement de Boucherville, et de plus d'affirmer qu'une administration doit toujours avoir le support de la majorité de la province. Il cite Todd pour montrer que dans l'interalle qui a lieu entre le délégué de Drummond et Arthabaska dit qu'il n'y a devant la Chambre nul avis de renvoi d'office des ministres; il prétend aussi il faut qu'il n'ait pas la dernière majorité des votes et des ordonnances.

M. LORANGE—Dans les circonstances graves où nous nous trouvons depuis quelques jours nous devons agir avec la plus grande modération afin de ne pas provoquer en dehors de cette Chambre des idées de révolte! Toutefois je ne puis empêcher de rappeler qu'il y a quelques jours une majorité imposante gouvernait le pays qui pouvait croire qu'il régnerait par ses représentants et qu'au dernier moment la législature a été arrêtée sans qu'on puisse savoir pourquoi. Nous demandons des raisons, nous demandons comment et de quelle manière cet état de choses et personnes dans cette Chambre ne peut nous répondre. Si nous pouvons nous empêcher d'exprimer la confiance que nous portons en ceux qui ont été nos chefs. Nous ne faisons là qu'exercer des droits que la constitution accorde à tout citoyen anglais. Ce droit que nous avons conquis de nous gouverner par nous-mêmes, que nous avons acheté au prix de notre sang, nous venons le demander à l'Orateur, nous venons dire: nos gouvernements par une grande majorité nous avons encore confiance en notre ministère, nous sommes de plus, ce qui est constitutionnel, que nous ne voulons pas que le gouvernement en dehors de cette majorité qui représente véritablement l'opinion du peuple, puisse nous gouverner.

M. LORANGE—Cette majorité comme je le lui représente le peuple, il n'y a qu'à s'en tenir devant elle. Ce gouvernement est la confiance de ce côté de la Chambre et si pour le moment nous sommes tentés de garder le silence sur ce qui a été fait nous nous réservons le droit de protester hautement lorsque le moment sera venu. Notre devoir maintenant est d'oublier l'esprit de parti pour faire passer l'avis public et de faire preuve de modération. C'est ce que je m'efforce de faire et c'est ce que vient de faire l'hon. député de Bromo. Il ne me reste donc plus qu'à exprimer encore ma confiance en ceux qui nous gouvernent.

1858.

of Common

ouses Built,

particulars

stances of

and Tax the

or; Names

or.

scribers and

BRANCH.

LDA :

M. BACHAND—Je ne veux pas discuter la question soulevée. Je proteste, seulement contre la manière de faire des hon. députés de l'autre côté de la Chambre. Il s'agit de la Chambre et de la Chambre, le Législateur investit des droits constitutionnels de s'adresser ainsi à l'exécutif pour lui dicter le choix de ses ministres et ne peut que regretter qu'on devienne ainsi la position pour faire des choses qu'on déplore plus tard. L'engagisme dont mon protest contre cette attitude à la constitution.

M. TAITT ne partage pas la manière de voir de l'hon. député de St. Hyacinthe et il cite Todd pour montrer que la Chambre possède le droit d'avoir le représentant de St. Malin mais ferme et faire respecter les libertés que lui donne la constitution.

M. BACHAND—Cette motion est inconvénable car elle blâme le Lieut. Gouverneur et les membres de l'autre côté de la Chambre qui se sont les champions de la constitution, ne la respectent pas puis-ils n'ont pas les regards tournés pour son chef principal. Si la conduite du Lieut. Gouverneur est admissible la Chambre a toujours la ressource de donner un vote de non confiance lorsque le ministère sera formé. Je ne veux pas discuter la motion, mais je proteste contre ce procédé qui ne s'est imposé par la force du nombre; qui existent pas toujours dans cette Chambre. (Finissez vos voix: à l'ordre: à l'ordre!)

M. WATTS dit que les résolutions de son mandement à un gouverneur qui a été censé avoir opinion politique de reconnaître un parti en particulier. Il pense que ces résolutions porteraient atteinte à la constitution et cite Todd pour montrer que nous l'intéressons en ce que les gouvernements on ne doit à faire de motions ni poser des questions sans l'assentiment des deux côtés de la Chambre. Si l'Angleterre par attente nul jour, durant la guerre de Crimée, la formation d'un nouveau gouvernement, une forte mission la province de Québec peut attendre quelques jours de façon à permettre à celui qui a la tâche de former le ministère de ne choisir ses collègues qu'après mûre réflexion.

M. TAILLON—Je ne veux pas discuter la motion, je ne conteste pas les votes et délibérations du 2 novembre 1876. Après avoir été élu, l'Orateur de l'assemblée a reconnu les privilèges de la Chambre. L'Orateur du Conseil lui a répondu, entre autres choses: J'ai ordre aussi de vous assurer que l'Assemblée a un prompt accès auprès de Son Excellence en toutes les occasions convenables, et que l'Excellence interviendra pour maintenir la plus favorable ses délibérations ainsi que ses propres actions.

Il cite l'avis de l'hon. député de St. John's, la considération des députés de cette Chambre.

M. LYNCH ne partage nullement les opinions de l'hon. député de Drummond et Arthabaska. Il pense que ce n'est pas à la majorité d'attendre le bon plaisir de la minorité.

M. MARCHAND—Votre gouvernement a bien mis trois semaines à former un nouveau gouvernement.

M. CHAPLEAU—La Chambre n'était pas en session à ce moment.

M. LYNCH—La Chambre n'était pas en session et de plus c'était la majorité qui formait un ministère, tandis que dans le cas présent la Chambre attend sans recevoir de renseignements que la majorité ne se présente constitutionnellement la minorité des députés du parti ait formé un cabinet.

L'amendement de M. Lynch ayant été mis aux voix et adopté sur une division de 33 contre 10.

M. WATTS se levait pour proposer un amendement au moment où les votes étaient demandés, nous invoquons les règles de la Chambre, l'Orateur l'empêcha de le faire.

Pour: — MM. Angers, Church, Chapleau, Garneau, Baker, Tarte, Fortin, (Gaspé), Champagne, Mathieu, Taillon, Lorranger, McGowan, Picard, Allyn, Dulac, Lacerte, Dupont, Kennedy, Turgeon, Lalonde, Houde, (Nicolas), LeCavalier, Laroche, Fradet, Lavallée, Gauthier, St-Cyr, Sawyer, Lynch, Charbonneau, Wurtelle, Houde, (MacKinnon), Deschênes, Pelletier et Marlin—37.

CONTRE: — MM. DeBeauvoir, Cameron, Chauveau, Laframboise, Bachand, Marchand, Paquet, Lafontaine, Fortin, (Montmagny), Gauthier, Molleur, Sheehy, Watts, Sylvester, Préfontaine et Rinfret—16.

La motion principale, telle qu'elle a été amendée, est adoptée sur la même division.

M. LORANGE propose l'adoption du rapport fait par le comité spécial.

M. MARCHAND soulevé une question d'ordre, en ce sens qu'il n'y a, dans la motion spéciale ne peut pas siéger pendant que la Chambre est en session.

Les honorables MM. Angers et Chapleau prouvent clairement que la question est dans l'ordre.

L'Orateur rejette l'objection en déclarant que la constitution autorise la Chambre lorsqu'on propose l'adresse en réponse au discours du Trône.

M. MARCHAND. J'en appelle de la décision de l'Orateur, tout en respectant son autorité.

La décision de l'Orateur est maintenue par le vote suivant:

Pour: — MM. Angers, Church, Chapleau, Garneau, Lynch, Baker, Tarte, Champagne, Taillon, Lorranger, McGowan, Picard, Allyn, Dulac, Lacerte, Dupont, Houde, (Nicolas), LeCavalier, Lalonde, Laroche, Fradet, Mathieu, Lavallée, Gauthier, St-Cyr, Sawyer, Char-

A. 1858.

(that is by 5d, being the Legisla-

ber, 1857, on those in

the year the total

he support thousand is not only men, but the

ment— country is during their col- lection

than one thousand years, Canada, and

to be the schools—the

the school- ing, includ- ing the

the school- ing, includ- ing the

the school- ing, includ- ing the

the school- ing, includ- ing the

the school- ing, includ- ing the

tion, en fait la chose existe, ainsi que le lui a dit le lieutenant-gouverneur.

Le fait d'avoir proposé aux chambres plusieurs mesures nouvelles et importantes sans en avoir préalablement avisé, en aucune manière, le lieutenant-gouverneur, bien que l'intention de méconnaître ses prérogatives n'existât pas, ne constitue pas moins une de ces situations fausses qui placent le représentant de la couronne dans une position difficile et critique avec les deux chambres de la législature.

Le lieutenant-gouverneur ne saurait admettre que la responsabilité de cet état de choses doive peser sur lui.

En ce qui concerne le bill intitulé : « a. le concernant le chemin de fer du Québec, Montréal, Ottawa et Occidental », le Premier ne peut appliquer à cette mesure la prétendue autorisation donnée par le conseil. En ce qui concerne le bill intitulé : « a. le concernant le chemin de fer du Québec, Montréal, Ottawa et Occidental », le Premier ne peut appliquer à cette mesure la prétendue autorisation donnée par le conseil.

Le lieutenant-gouverneur exprima alors à M. le Premier combien il regretait cette législation ; il lui représenta qu'il le considérait comme moins contraire aux principes du droit, et de la justice, qu'un autre qui eût conduit cette mesure jusqu'à son adoption devant les deux chambres.

Il est vrai que M. le Premier ministre donna dans sa lettre, pour une des raisons qu'il a eues d'agréer comme il l'a fait, que cette « permission de se servir du nom du représentant de la couronne lui avait dû rester, toujours été accordée par le prédecessor du Lieutenant-Gouverneur actuel, le regretté M. Capen ».

Cette raison n'en pourrait être une pour le Lieutenant-Gouverneur, car, en agissant de la sorte, il s'est abîmé sa position de représentant de la Couronne, chose que ni le Lieutenant-Gouverneur, ni le Premier n'aurait pu conseiller avec les obligations du Lieutenant-Gouverneur envers la Couronne.

Le Lieutenant-Gouverneur regrette d'avoir à constater, ainsi qu'il l'a dit à M. le Premier Ministre, qu'il n'a pas été généralement informé

d'une manière explicite des mesures adoptées par le Cabinet, quoique le Lieutenant-Gouverneur en soit souvent donné l'occasion à M. le Premier Ministre, surtout dans le cours de l'année dernière.

De temps à autre, depuis la dernière session de la Législature, le lieutenant-gouverneur a autre l'attention du premier ministre sur plusieurs sujets se rapportant aux intérêts de la province de Québec, entre autres :

1. Sur les dépenses énormes occasionnées par des subsides très considérables à plusieurs chemins de fer, alors que la Province était chargée de la construction de la grande voie ferrée de Québec à Ottawa, laquelle devait primer les autres, et cela lorsque l'état de nos finances nous forçait à des emprunts disproportionnés avec nos revenus.

2. Sur la nécessité de réduire les dépenses du gouvernement civil, et de la législation, au lieu de recourir à des impôts nouveaux en vue d'éviter des embarras financiers.

Le lieutenant-gouverneur exprima aussi, quoiqu'à regret, à M. le Premier, que les ordres passés en conseil pour l'augmentation des salaires des employés du service civil, qui lui semblaient disproportionnés dans un temps où le gouvernement contractait à la Banque de Montréal un emprunt d'un demi-million, avec la condition de porter cet emprunt à \$1,000,000, à un intérêt de 7 p. 0/0 ; et, de fait, aujourd'hui même (le 2 mars), le lieutenant-gouverneur est obligé de permettre qu'un ordre en conseil soit passé pour procurer au gouvernement le dernier d'million ; sans que le gouvernement s'occupe de la possibilité de rencontrer ses obligations ; ainsi que M. le fait observer aujourd'hui, l'honorable trésorier provincial, par ordre du premier ministre.

Monsieur le Premier ne fit pointes, National connaît-elle, ni depuis le lieutenant-gouverneur, que le gouvernement était dans un état de pénurie qui nécessiterait une législation spéciale pour augmenter les impôts pub-lics, ou sculp-ter des monuments, ou ériger des mansions.

Le Premier Ministre, et qu'il croirait mansions. Le Premier Ministre, et qu'il croirait mansions. Le Premier Ministre, et qu'il croirait mansions.

C'est pourquoi le lieutenant-gouverneur a dit et répété ces choses au Premier Ministre, et qu'il croirait mansions. Le Premier Ministre, et qu'il croirait mansions. Le Premier Ministre, et qu'il croirait mansions.

1858.

1. D'où il résulte : 1. Que, quoique le lieutenant-gouverneur ait fait maintes recommandations, en sa qualité de représentant de la couronne, à M. le Premier, sur ces divers sujets d'intérêt public, ses avis ne sont engagés dans une voie d'actes administratifs et législatifs, contrairement à ses recommandations et sans l'avoir préalablement avisé.

2. Que l'on a vu le lieutenant-gouverneur, sans intention malveillante, mais fait, dans une position fautive en l'exposant à un conflit avec les volontés de la Législature, qu'il reconnaît toujours être souveraines, lorsque ces volontés sont exprimées par toutes les voix constituées.

Le lieutenant-gouverneur a été examiné attentivement le mémoire et les documents que le Premier a eu l'obligation de lui apporter hier.

Il y a dans ce dossier des républicains de plusieurs corporations municipales et de citoyens de divers endroits adressées au lieutenant-gouverneur, et à l'encontre des résolutions et du projet du bill du gouvernement au sujet du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental.

Le lieutenant-gouverneur n'a pu prendre connaissance d'aucune de ces quelques-unes de ces requêtes, parce qu'elles ne lui avaient pas été communiquées avant le dossier.

Le lieutenant-gouverneur après avoir mûrement réfléchi, ne peut accepter l'avis de M. le Premier Ministre au sujet de la sanction à donner un bill du chemin de fer intitulé « Acte concernant le chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental ».

Pour toutes ces causes, le Lieutenant-Gouverneur ne saurait alors céder à la demande de M. le Premier Ministre le regret qu'il éprouve à l'idée de ne pouvoir continuer à le maintenir dans sa position à l'encontre des droits et des privilèges de la Couronne.

1858.

1. D'où il résulte : 1. Que, quoique le lieutenant-gouverneur ait fait maintes recommandations, en sa qualité de représentant de la couronne, à M. le Premier, sur ces divers sujets d'intérêt public, ses avis ne sont engagés dans une voie d'actes administratifs et législatifs, contrairement à ses recommandations et sans l'avoir préalablement avisé.

2. Que l'on a vu le lieutenant-gouverneur, sans intention malveillante, mais fait, dans une position fautive en l'exposant à un conflit avec les volontés de la Législature, qu'il reconnaît toujours être souveraines, lorsque ces volontés sont exprimées par toutes les voix constituées.

Le lieutenant-gouverneur a été examiné attentivement le mémoire et les documents que le Premier a eu l'obligation de lui apporter hier.

Il y a dans ce dossier des républicains de plusieurs corporations municipales et de citoyens de divers endroits adressées au lieutenant-gouverneur, et à l'encontre des résolutions et du projet du bill du gouvernement au sujet du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental.

Le lieutenant-gouverneur n'a pu prendre connaissance d'aucune de ces quelques-unes de ces requêtes, parce qu'elles ne lui avaient pas été communiquées avant le dossier.

Le lieutenant-gouverneur après avoir mûrement réfléchi, ne peut accepter l'avis de M. le Premier Ministre au sujet de la sanction à donner un bill du chemin de fer intitulé « Acte concernant le chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental ».

Pour toutes ces causes, le Lieutenant-Gouverneur ne saurait alors céder à la demande de M. le Premier Ministre le regret qu'il éprouve à l'idée de ne pouvoir continuer à le maintenir dans sa position à l'encontre des droits et des privilèges de la Couronne.

1200
adoptions le cabinet qui était chargé des affaires publiques jouissait de la confiance de cette chambre et du pays, pendant que l'administration actuelle ne jouissait pas de cette confiance.

L'honorable M. l'Orateur, de la Chambre des députés, a dit qu'il n'y avait pas de système, mais on semble ou l'on veut oublier les intérêts publics qui, eux aussi, ont droit avant tout à ce fair play. Ces intérêts nous font un rigoureux devoir de surveiller la nouvelle administration.

Vous êtes arrivés au pouvoir je ne sais comment et vous demandez justice. Cette justice que vous demandez, vous sera donnée par le grand et suprême tribunal de l'opinion publique, le peuple, juge naturel de votre conduite, vous donnera la juste récompense de vos actes.

On veut faire croire que nous sommes responsables des conséquences du refus des subsides. On oublie que la majorité n'a plus le pouvoir qui lui appartient de droit et qu'elle ne peut remettre entre les mains de la minorité les droits nécessaires au fonctionnement de l'administration publique vu que nous n'avons pas confiance dans cette minorité. Étant la majorité, nous sommes à juste titre blâmés par le corps électoral dont nous possédons la confiance, si nous allons remettre entre les mains de la minorité les arguments que le peuple verse dans le trésor à condition qu'il soit administrés par des hommes de son choix. Que nos honorables amis de l'autre côté de la chambre ne se chagrinent pas trop, nous voulons le passer par-dessus nous pour aller jusqu'au mois de mars prochain.

Le gouvernement actuel est battu. Le devoir du lieutenant-gouverneur est donc de former une nouvelle administration, d'après le conseil de ses ministres, si ceux-ci comprennent leurs devoirs.

La conduite du cabinet actuel est sans précédent dans l'histoire parlementaire, car il ne faut pas oublier que le pouvoir ne se valet pas comme on vole un son dans la bourse d'un individu, profitant pour cela des tendres. On a pris le pouvoir je ne sais comment; et les honorables ministres eux-mêmes ne peuvent

l'expliquer. Ils doivent être encore pleins de surprise de se voir un portefeuille entre les mains, portefeuille qui leur est arrivé comme par hasard.

Je le répète, M. l'Orateur, il nous est impossible de donner les subsides parce que la nous nous montrons indignes de la confiance que le peuple vous en vous. Nous voulons, et c'est là notre unique but, que justice soit rendue à la majorité du corps électoral représentée en cette chambre par la majorité de la députation. (Applaudissements prolongés.)

L'hon. M. Church dit qu'il ne voit pas en quoi le refus des subsides peut nuire aux intérêts publics, vu que d'ici au 30 juin, les ministres ont amplement le temps de faire des élections et de réélire les chambres afin de faire adopter le bill des subsides.

L'amendement, mis aux voix, donne le résultat suivant:

Four—MM. Allen, Angers, Baker, Champagne, Chapleau, Charlebois, Church, Deschênes, Dulac, Dupont, Fortin (Gaspé), Fradette, Garneau, Gauthier, Houde (Maskinongé), Houde (Nicolas), Kennedy, Lacerte, Lalonde, Larochelle, Lavallée, Loranger, Lynch, Martin, McGauvran, Ricard, Sawyer, St-Cyr, Taillon, Tarte, Turcotte et Wurtele—32.

Contre—De Beaujeu, Fortin (Montmagny), Laberge, Lafontaine, Laframboise, Mathieu, Mollé, Piquet, Préfontaine, Rinfret dit Watin, Sheehy, Sylvestre et Watin—13.

La motion principale telle qu'amendée est alors adoptée sur la même division.

M. MATHIEU, proposé, secondé par M. Champagne, que l'orateur amène, sans délai, son mandat adressé au Greffier de la Couronne en Chancellerie pour qu'il mette des brefs pour l'élection des membres pour servir dans ce présent Parlement, pour la division électorale de Lotbinière, pour la division électorale de St-Hyacinthe, pour la division électorale de St-Jean, pour la division électorale de Rimouski, en remplacement de Henri Gustave Joly, éc. de Pierre Buchand, éc. de Félix G. Marchand, éc. et de Alexandre Chauveau, éc. qui depuis leur élection comme représentants

1858.

lection in

whole, subject nature, I herefore in flows in

ounding ments system. tional were les and system s have ctions

iltee of rking

la by the more that tide us in the is. Duty ile. Our to enforce ception of yment of ad, and to registration indly does rehensive itated, but in the ex- ch would plus. It ice of the al aspect. se country, ple This ultimated, we have a satisfied

Des susdites divisions électoraux ont accepté une charge de profit sous la Couronne, fait par lequel les sièges des dits Henri Gustave Joly, Pierre Buchand, Félix G. Marchand et Alexandre Chauveau sont devenus vacants.

L'honorable M. ANGERS, secondé par l'honorable M. Church, propose en amendement à la question. Que les mots: « et cette chambre tout en ordonnant l'émanation de ces writs croit de son devoir de déclarer que l'administration, dont la formation a créé ces vacances, ne possède pas la confiance de cette chambre, ni celle du pays, » soient ajoutés à la fin d'icelle.

Lequel amendement est adopté sur la division suivante:

Pour—MM. Allen, Angers, Baker, Champagne, Chapleau, Charlebois, Church, Deschênes, Dulac, Dupont, Fortin (Gaspé), Fradette, Garneau, Gauthier, Houde (Maskinongé), Houde (Nicolas), Kennedy, Lacerte, Lalonde, Larochelle, Lavallée, Loranger, Lynch, Martin, Mathieu, McGauvran, Piquet, St-Cyr, Taillon, Tarte, Turcotte et Wurtele—32.

Contre—MM. De Beaujeu, Fortin (Montmagny), Laberge, Lafontaine, Laframboise, Mollé, Piquet, Préfontaine, Rinfret dit Watin, Sheehy, Sylvestre et Watin—13.

La chambre s'est ajournée à 1.35 hrs.

Séance du 9 mars.
L'Orateur prend son siège à trois heures précises.

L'Orateur informe la chambre qu'il a émis son mandat pour l'élection des quatre ministres suivants: MM. Joly, Buchand, Marchand et Chauveau; et que la question est maintenant sous la considération du Lieutenant-gouverneur et de ses ayviseurs.

M. LORANGER secondé par M. Lynch, propose qu'à l'adresse suivante, affirmant les privilèges et les immunités de la Chambre, soit présentée par M. l'Orateur de cette Chambre, Son Excellence le Lieutenant-Gouverneur de la province de Québec, à la barre de l'Honorable Conseil Législatif lors de la prorogation de cette Législature.

A Son Excellence le Lieutenant-gouverneur de la province de Québec, 1858.

L'Assemblée Législative de la province de Québec, qui a l'honneur de vous adresser ces lignes, a l'honneur de vous adresser ses respects et de vous adresser ses vœux pour que vous puissiez accomplir avec succès les devoirs qui vous sont confiés. Elle a l'honneur de vous adresser ses respects et de vous adresser ses vœux pour que vous puissiez accomplir avec succès les devoirs qui vous sont confiés. Elle a l'honneur de vous adresser ses respects et de vous adresser ses vœux pour que vous puissiez accomplir avec succès les devoirs qui vous sont confiés.

L'Assemblée législative a l'honneur de vous adresser ses respects et de vous adresser ses vœux pour que vous puissiez accomplir avec succès les devoirs qui vous sont confiés.

L'Assemblée Législative désire représenter respectueusement à Votre Excellence, qu'il existe dans cette Chambre un parti politique possédant la confiance du pays et jouissant dans cette Chambre d'une majorité considérable, que ce parti est capable d'administrer les affaires publiques, et que la prorogation des Chambres maintenant, serait préjudiciable à la législature et aux intérêts du pays.

L'Assemblée Législative désire représenter à Votre Excellence que le fait, que la minorité contrôle les affaires publiques est la cause de l'embarras où se trouve la province par la suspension de la lecture du bill des subsides; et qu'une solution prompte peut être apportée à cette difficulté, en se conformant à la constitution.

L'Assemblée Législative désire représenter à Votre Excellence, que vu qu'il existe en cette chambre un parti politique suffisamment fort pour y commander une grande majorité, il n'y a point de nécessité de faire une dissolution du Parlement qui nécessiterait des dépenses considérables et inutiles à la Province et de graves inconvénients à la paix et à la tranquillité du peuple de cette province.

Et elle ne cessera de prier M. WATTS dit que cette motion est contre la constitution et que devrait être considérée comme étant hors d'ordre.

M. L'Orateur décide que le même point d'ordre a été soulevé et décidé hier.

L'honorable M. LAFRAMBOISE en appelle de la décision de l'Orateur.

La question est soumise et elle est résolue affirmativement sur la division suivante :

Pour :—MM. Allyn, Angers, Baker, Champagne, Chapleau, Charlebois, Deschenes, Dutilleul, Dupont, Fortin, Gagné, Fradette, Garneau, Gauthier, Houde (Maskinongé), Houdé (Nicolet), Kennedy, Lacerte, Lalonde, Larochelle, Lavallée, Le Cavalier, Lorranger, Lynch, Martin, Mathieu, McGeown, Picard, Sawyer, St Cyr, Tallon, Tarte, Thornton et Wyre. — 33.

Contre :—MM. De Beaujeu, Fortin (Montmarçon), Laberge, Lafontaine, Laframboise, Mollure, Paquet, Préfontaine, Rinfret, Di Lauro, Shihyn, Sylvestre et Watts. — 12.

Il est reçu un message de Son Excellence le Lieutenant Gouverneur, par Samuel Stanton Hall, écuyer, Gentilhomme de la Vergé Notre, exprimant le désir de Son Excellence, que la chambre se rende à la salle des séances du Conseil Législatif.

En conséquence, les débats sont interrompus et l'Orateur est obligé de lever la séance et de se rendre suivi seulement des membres libéraux, à la salle des séances du Conseil Législatif, où au nom de Sa Majesté les bills suivants ont été sanctionnés :

Acte pour permettre au ministre et aux syndics de l'église St-André, de Montréal, d'emprunter une somme d'argent et d'hypothéquer à cet égard la propriété de la dite église.

Acte pour déclarer valides certaines ventes de meubles de mon oncle.

Acte pour amender le nouveau Pacte d'agriculture et des travaux publics, (22 Vict., ch. 15), et les actes qui l'ont amendé.

Acte pour amender l'acte 40 Vict., ch. 23, en ce qui concerne l'insurrection publique, en ce qui concerne la cité de Sherbrooke.

Acte pour amender l'acte concernant l'incorporation des compagnies à fonds non émis, (21 Vict., ch. 25).

Acte concernant la notification et la preuve à la levée des scellés et aux inventaires.

Acte concernant la preuve de la qualité d'héritier.

Acte pour autoriser la vente de la propriété prise d'abord en certains cas, et réglant la procédure à cet égard.

Acte pour amender l'article 997 du code de procédure civile, relativement aux poursuites contre certaines corporations.

Acte pour autoriser la chambre des notaires à admettre Louis Thomas Laroché à la pratique de la Notariat.

Acte pour amender certains articles du code municipal de la paroisse de St-Rose, à la municipalité du village de St-Rose, dans le comté Laval, pour les fins municipales et scolaires.

Acte pour amender le barreau de la province de Québec à la suite de la démission de M. J. E. Quesnel, à la pratique de la profession d'avocat.

Acte pour amener l'acte 32 Vict., chap. 89, intitulé : "Acte pour incorporer l'Institut protestant pour les sourds-muets et les aveugles."

Acte pour incorporer la compagnie du chemin de fer de St-Laurent, des basses Laurentides et de Saguenay.

Acte pour incorporer la société de "l'Union St-Joseph de Notre-Dame de Beauport."

Acte pour amender le chap. 51 de l'acte 32 Vict., de Québec, intitulé : "Acte pour réviser et refondre la charte de la cité de Montréal et les divers actes qui l'ont amendé, en ce qui concerne certaines propriétés avoisant le port Mont-Royal."

Acte pour incorporer la société de "l'Union St-Joseph de Lacadie."

Acte pour incorporer la compagnie du chemin de fer de l'île de Montréal.

Acte pour incorporer l'acte "œuvre de Saint-Joseph de la Dalrénce."

Acte pour autoriser la vente de propriétés immobilières substituées par les Jésumites Québécois.

Acte pour incorporer "Le cercle catholique de Trois-Rivières."

Acte pour incorporer "The Quebec Young Men's Christian Association."

Acte amendement Pacte concernant l'Eglise Méthodiste du Canada (28 Vict., ch. 80).

Acte pour incorporer "Le cercle catholique de Québec."

Acte pour amender le nouveau Pacte d'incorporation de la compagnie de chemin de fer à passagers de la cité de Montréal, et pour annuler son capital-actions non payé.

Acte pour changer le nom de "The Montreal Infants School Association" en celui de "The Boy's Home of Montreal," et pour d'autres fins.

Acte pour autoriser les ministres de l'Eglise épiscopale "The Reformed Episcopal Church of Canada" dans la province de Québec, à tenir des registres de baptêmes, mariages et sépultures.

Acte pour autoriser la compagnie de tabac Adams à emprunter l'argent.

Acte pour incorporer "La compagnie du sucre de betterave de la province de Québec."

Acte pour incorporer "L'Union Saint-Jean-Baptiste du village de Buckingham," dans la paroisse de Saint-Trigolite de Nazareth.

Acte amendement l'acte d'incorporation de la cité des Trois-Rivières, 38 Vict., chap. 76.

Acte pour définir et régler les limites de certaines municipalités et paroisses des

1858.

requires

ence be

to the

hat each

—that

—that if

mons is in

stron the

with the

trustee-

Board or

establish

Council

of the

ces, who

situents

he local

red, and,

it will be

f Lords,

on with

Presby-

Catholic

ymen of

ay or ec-

ty grant,

ry, but

holders

as well

as which

well as

ople are

ople are

sels that

ireland

the ty; the

ools in

protection

hile the

il daily

Acte pour définir et régler les limites de certaines municipalités et paroisses des comtés de Nicolet, Arthabaska, de Beauport, et pour mettre dans le comté de Nicolet, les parties de ces municipalités et paroisses qui ne s'y trouvent pas.

Acte pour incorporer "The Oxford Nickel & Copper Company."

Acte pour législer certains procédés préliminaires dans l'incorporation de la "Mutual Fire Insurance Company," of the comtés Shefford and Brom, et pour changer le nom de la dite compagnie.

Acte pour amender l'article 873 du code de procédure civile.

Acte pour amender certains articles du code municipal de la province de Québec.

Acte pour autoriser l'exécuteur testamentaire des défunts William Poter, senior, et William Poter junior, et le curateur à la substitution créée en vertu de leurs testaments à changer divers placements malastement faits.

Acte pour amender l'acte 31 Vict., chap. 41, incorporant "L'Association de construction de Montréal," en changeant son nom et en attendant ses pouvoirs.

Acte pour incorporer "le chapitre de la cathédrale de Saint-Yves."

Acte pour incorporer "The Sherbrooke Nickel & Phosphate Mining Company."

Acte pour amener l'acte incorporant "Les syndics de la société presbytérienne Américaine de Montréal."

Acte pour incorporer la municipalité du village de Saint-Louis du Mille End.

Acte pour amender les actes relatifs aux associations d'assurances mutuelles des fabricants des diocèses de Québec et des Trois-Rivières, et des diocèses de Montréal et de Saint-Jacques.

Acte pour incorporer la municipalité de la paroisse de la Côte Saint-Paul.

Acte pour amender l'acte concernant les cours de commissaires pour la décision sommaire des petites causes.

Acte pour amender le chapitre 70 des statuts réformés pour le Bas-Canada, intitulé : "Acte concernant les compagnies à fonds communs pour la construction de chemin et de certains autres travaux."

Acte concernant la vente des terres pour l'exploitation des mines de phosphate de chaux, en amendement à l'acte 32 Vict., ch. 11.

Acte pour amender l'acte de la ci-devant province du Canada, 12 Vict., ch. 137, incorporant la communauté des Sœurs de Sainte-Croix, dans la paroisse de Saint-Laurent, dans le district de Montréal, pour les fins d'éducation.

Acte pour amender l'acte 60 Vict., chap. 26, touchant la profession médicale et la chirurgie dans la province de Québec.

Acte pour amender et refondre l'acte des licences de Québec et ses amendements.

Acte pour valoir en ce qui a été des ventes par le séal sol, dans ces créanciers hypothécaires.

Acte pour autoriser la compagnie des moulin à éton de V. Hufon, Hochelaga, à nommer des syndics pour assurer ses propriétés, pour la protection des porteurs des débiteurs de la dite compagnie et autres fins.

Acte concernant les registres de l'état civil. Acte pour amender de nouveau les lois de l'instruction publique en cette province.

Acte pour amender l'acte de cette province, 32 Vict., ch. 51, concernant les chemins de fer.

Acte pour amender le chapitre 69 des statuts réformés pour le Bas-Canada, concernant les sociétés de construction, dans la province de Québec.

Acte relatif aux fonds consolidés des chemins de fer de cette province, (10 Vict., chap. 15).

Acte pour amender la sous-section 31 de la section une du chapitre 75 des statuts réformés pour le Bas-Canada.

Acte relatif à l'indemnité des petits jurés, dans les affaires criminelles.

Acte pour amender de nouveau la loi concernant les croix en argent et à certaines compagnies de chemin de fer.

Acte pour amener l'acte 10 Vict., chap. 125, au sujet des chemins à barrière de Québec-Nord.

Le titre du bill suivant est alors lu :

Acte concernant le chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental.

Sur quoi il a été à Son Excellence le lieutenant-gouverneur de dire qu'il réserverait le bill pour la signification du bon plaisir de Son Excellence le gouverneur-général sur icelui.

DISCOURS SUIVANT :

Honourables Messieurs du Conseil Législatif, Messieurs de l'Assemblée Législative,

Disaient connaître d'une manière constitutionnelle les sentiments du peuple de cette Province, sur l'état actuel des affaires publiques et sur les changements ministériels qui viennent d'avoir lieu, je suis arrivé à la détermination de proroger la législature de cette Province, en vue de sa prochaine dissolution.

J'ai l'espoir sincère que le corps électoral de cette Province mettra dans le choix de ses représentants autant de jugement que de patriotisme pour assurer la paix, la prospérité et le bonheur du peuple de cette Province.

Alors l'Honorable Orateur du Conseil Législatif dit :

Honorable Messieurs du Conseil Législatif, Messieurs de l'Assemblée Législative ;

C'est la volonté et le désir de Son Excellence le Lieutenant-Gouverneur que ce parlement provincial soit prorogé à jeudi, le onzième jour d'avril prochain, pour être réuni, et ce parlement provincial est en conséquence prorogé à jeudi, le onzième jour d'avril prochain.

204

Les pages numérotées **206 à 219**
ne comportent aucun contenu.
Elles n'ont donc pas été numérisées.

Bibliothèque de l'Assemblée nationale
2006

289



