

ASSEMBLEE LEGISLATIVE.

*Séance du lundi, le 27 mars, 1882.*

SOMMAIRE : — Dépôt, par M. Würtele, d'un projet de loi pour modifier la loi concernant la déclaration que doivent faire les compagnies constituées. — Dépôt, par M. Blanchet, d'un projet de loi pour modifier la loi concernant l'agriculture et les travaux publics. — Dépôt, par M. Fortin, d'un projet de loi pour modifier la loi électorale. — Dépôt, par M. Dumoulin, de deux projets de lois : le premier pour procurer des sujets aux écoles d'anatomie, le second pour prévenir la propagation des incendies. — Dépôt, par l'honorable M. Flynn, de deux projets de lois : le premier pour modifier la loi concernant le défrichement des terres et la protection des forêts contre les incendies ; le second pour protéger les colons. — Interpellations et réponses. — Proposition de M. Irvine, relative aux ventes à l'enchère de terrains à phosphates : MM. Flynn, Stephens et Loranger. — Proposition de M. Martel, relative à la nomination de Janvier Dussault, comme conseiller municipal du Bassin de Chambly. — Adresse, proposée par M. Blanchet, relative au désaveu de la loi des mines. — Proposition de M. Gagnon, relative à la perception du fonds d'emprunt municipal. — Proposition de M. Asselin, relative à l'érection civile des paroisses depuis le 30 mars 1863 jusqu'au 23 mars 1882. — Proposition de M. Blanchet, relative à l'émanation des licences pour fins minières dans la division de la Chaudière. — Deuxième délibération sur le projet de loi pour modifier la loi des licences : MM. Demers, Würtele, Laberge, Loranger, Marchand et Gagnon. — Suite de la délibération sur la résolution relative à la vente de la partie ouest du chemin de fer provincial : l'honorable M. Chapleau.

PRÉSIDENCE DE L'HONORABLE L. O. TAILLON.

La séance est ouverte à trois heures et dix minutes.

L'honorable M. **Würtele**—*député de Yamaska, trésorier de la province*—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de l'Assemblée un projet de loi pour modifier la loi concernant la déclaration que doivent faire les compagnies constituées.

M. **Blanchet**—*député de Beauce*—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre un projet de loi pour modifier la loi concernant l'agriculture et les travaux publics.

La deuxième délibération sur ces deux projets est renvoyée à demain.

Il est nommé un comité spécial composé des honorables MM. Marchand et Pâquet et de MM. LeCavalier, Marcotte, Marion, Picard, Trudel et Gagnon pour prendre en considération tous les projets de lois concernant le notariat, faire rapport de temps à autre, avec toute la

diligence convenable avec pouvoir d'envoyer quérir personnes, papiers et records.

M. **Fortin**—*député de Montmagny*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre un projet de loi pour modifier la loi électorale de Québec.

M. **Dumoulin**—*député de Trois-Rivières*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre, deux propositions de lois :

La première, pour procurer des sujets aux écoles d'anatomie ;

La seconde, pour prévenir la propagation des incendies, par les toitures en bois, de certains édifices, dans les cités, villes et villages constitués, en cette province.

L'honorable M. **Flynn**—*député de Gaspé, commissaire des terres de la couronne*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre, deux projets de lois :

Le premier, pour modifier la loi concernant le défrichement des terres et la protection des forêts contre les incendies ;

Le second, pour protéger les colons.

La deuxième délibération sur ces projets de lois est renvoyée à demain.

Les projets pour constituer " The Quebec Hotel Company " et pour modifier la charte de l'association de Québec et du Lac Supérieur pour l'exploitation des mines, sont adoptés en deuxième délibération et renvoyés au comité des projets d'intérêt local.

#### • INTERPELLATIONS ET RÉPONSES.

M. **Marion**—*député de l'Assomption*.—Le gouvernement a-t-il l'intention d'émaner une proclamation ordonnant la mise en force des cadastres faits dans les comtés ou partie de comtés pour les fins d'enregistrement, depuis le mois d'octobre 1879 ?

L'honorable M. **Flynn**—*député de Gaspé et commissaire des terres de la couronne*.—Oui, c'est l'intention du gouvernement.

M. **Duhamel**—*député d'Ottawa*.—Est-ce l'intention du gouvernement de mettre les districts judiciaires d'Ottawa, de Kamouraska et de Montréal sur le même pied que les autres districts judiciaires de la province, au sujet de certains droits payables en timbres, sur certaines procédures, dans les cours de juridiction civile, imposés par des arrêtés du conseil du 26 avril 1850 et du 30 novembre 1861, en vertu de la 12

Vict., chap. 112, pourvoyant à l'érection de palais de justice et de prisons, ou d'abolir complètement la dite taxe ?

L'honorable M. **Loranger**—*député de Laval, procureur général.*—La taxe en question cessera dans le district de Kamouraska, dès que le transfert du chef-lieu aura eu lieu, conformément à l'acte 44-45 Vict., chap. 28. Quant aux districts judiciaires de Montréal et Ottawa, le gouvernement a la question à l'étude.

M. **Bernard**—*député de Verchères.*—Est-ce l'intention du gouvernement de proposer, pendant cette session, une loi pour indemniser les grands et les petits jurés de leurs services, sans en charger les municipalités ?

L'honorable M. **Wurtele**—*député de Yamaska, trésorier de la province.*—Le fonds de bâtiesse et de jurés de chaque district a été créé pour subvenir au maintien et à la réparation de la cour et de la prison, et aussi, au paiement des jurés, dans les affaires criminelles. Les municipalités locales dans un district doivent contribuer chacune \$12.00 par année à ce fonds, et ce n'est pas l'intention du gouvernement de proposer une loi pour les en exempter.

M. **Demers**—*député d'Irêreville.*—Est-ce l'intention du gouvernement de reformer la rédaction du tarif des régistateurs, de manière à en faire disparaître les ambiguïtés, dont profitent quelques régistateurs, pour exiger des surcharges dans l'enregistrement de certains documents, tels que les quittances ?

M. le **Procureur général.**—Le gouvernement a actuellement à l'étude un projet de tarif concernant les régistateurs.

M. **Demers.**—Est-il à la connaissance du gouvernement, que le nommé Léon Kirouac, ancien instituteur, indiqué dans l'état financier du surintendant de l'instruction publique, comme ayant reçu sa pension de retraite, pour l'exercice terminée le 30 juin 1881, est décédé le 21 février 1882 ; si oui, est-ce l'intention du gouvernement d'exiger le remboursement du montant de cette pension que l'on aurait ainsi obtenu illégalement, en son nom ?

L'honorable M. **Pâquet**—*député de Lévis, secrétaire de la province.*—Le gouvernement n'ayant pas été informé du décès de M. Kirouac, a adressé à son procureur, comme d'habitude, sa pension pour 1880-1881, et se fera rembourser s'il y a lieu.

M. **Laberge**—*député de Châteauguay.*—Quel est le montant payé, depuis la confédération jusqu'à ce jour par le gouvernement, aux muni-

palités, surtout aux municipalités des seigneuries, pour encourager l'empierrement des chemins?

Quel est le nom des municipalités qui ont reçu de l'argent pour le but mentionné plus haut?

**M. le Procureur général.**—Le sujet de cette interpellation devrait être l'objet d'une adresse.

J'invite l'honorable député à retirer son interpellation et à prendre la voie la plus certaine pour avoir les renseignements qu'il désire.

L'interpellation est retirée.

L'honorable **M. Irvine**—*député de Mégantic*.—J'ai l'honneur de proposer qu'il soit déposé sur le bureau de la Chambre un rapport de toutes les ventes de terres de phosphates, faites à l'enchère, dans la province, depuis le 1<sup>er</sup> juillet dernier; les montants payés, le nom des acheteurs et la date des paiements.

A l'appui de cette proposition, je ferai quelques observations. J'aime autant dire immédiatement la raison qui m'a engagé à demander l'adoption de cette adresse.

Il est dit de tous côtés, bien que sans doute la rumeur puisse être fausse comme bien d'autres, que malgré la condition expresse que toute vente serait payée quarante-huit heures après avoir été adjugée, il paraît qu'à la récente vente à l'enchère de terrains à phosphates, un certain individu qui est supposé être le favori du gouvernement sinon le maître, a payé \$12,000, au moyen d'un billet qui est, à l'heure qu'il est, au ministère des terres de la couronne, et qui n'a pas encore été payé. Voilà le fait tel que rapporté généralement dans le public. Je crois que les conditions de vente avaient été déterminées comme suit :

25 pour cent devait être payé au moment même de l'adjudication et la balance devait être payée quarante-huit heures après. Cette règle aurait été violée dans le cas que je signale. Si ce qui a eu lieu dans cette circonstance devait être considéré comme l'habitude, il serait aisé pour les gouvernements de vendre les terres. La personne à laquelle j'ai fait allusion est un employé du gouvernement, c'est M. L. A. Sénécal. Je serais très-content si l'honorable commissaire des terres de la couronne m'assure qu'un tel billet n'a pas été accepté. Si telle est sa réponse, je ne demanderai pas mieux que de m'en tenir là.

L'honorable **M. Flynn**—*député de Gaspé, commissaire des terres de la couronne*.—Je n'ai, M. le président, aucune objection ni hésitation à donner les explications demandées au sujet de cette affaire. Voici les faits tels que je les connais.

Le 16 novembre dernier, le ministère des terres faisait faire une vente



à l'enchère publique de certains lots à phosphates. Parmi les acheteurs se trouvaient un M. de Molon de Paris, représenté à la vente par l'honorable M. Fabre. M. Fabre, au nom de M. de Molon, acheta plusieurs lots de phosphates et paya au moment de l'adjudication \$3,000 en acompte sur le prix de vente, représentant 25 pour cent, de la totalité de la somme due.

Les conditions de vente étaient que 25 pour cent devait être payé immédiatement et la balance dans l'espace de quarante-huit heures. La balance du prix d'achat de M. de Molon, n'ayant pas été payé, j'ai pris sur moi suivant les conditions, d'annuler la vente et de confisquer les terres au profit de la couronne. Quant au billet de M. Sénécal, j'ai eu depuis les renseignements suivants, renseignements que je ne connaissais pas au moment où ces choses se passaient. M. Fabre représentant de M. de Molon, désireux de ne pas priver son client de l'avantage d'avoir ces lots à phosphates pria M. Sénécal, qu'il rencontra sur l'entrefaite, de lui prêter la somme voulue en attendant qu'il put communiquer avec M. de Molon à Paris. M. Sénécal consentit à la chose, parce qu'il connaissait bien M. de Molon, et donna son billet pour \$12,000.00. Ce billet a été accepté au bureau des terres, sans mon consentement et contre mes ordres les plus formels. A tout événement, la province ne perdra rien, vu que la vente a été déclarée nulle et les terrains confisqués.

L'honorable M. **Irvine**.—Il paraît que M. Sénécal a le contrôle des employés du ministère de la couronne, aussi bien que contrôle du gouvernement lui-même.

M. **Stephens**.—*député de Montréal-centre*.—Ce monsieur Sénécal est un gaillard bien extraordinaire. Dans le contrat pour la vente du chemin de fer du nord, je vois le nom d'un monsieur Sénécal, entrepreneur, comme l'un de ceux qui demandent à être constitués en compagnie. Je voudrais bien que le gouvernement l'enfermât quelque part, pour qu'on n'en entendrait plus parler. Cet homme a quelque chose à faire avec la construction de ponts sur des rivières, de chemin de fer sur la glace, et maintenant on nous apprend qu'il a le contrôle des ministères publics. Il a presque fait de tout en sa vie, et je ne serais pas surpris un jour ou l'autre de le voir soumissionner pour obtenir le gouvernement du pays, et finir par l'avoir. Il est à peu près temps que le gouvernement l'envoie à Winnipeg.

Je prétends qu'à une vente à l'encan, l'offre du plus haut enchérisseur doit être acceptée, c'est ce que n'a pas fait le gouvernement. De plus, il me semble que quand un gouvernement découvre que l'un de ses

employés a acheté des terrains en bloc, comme l'a fait M. Sénécal, il doit à sa propre dignité, de renvoyer un tel employé.

L'honorable M. **Loranger**.—J'aurais été fort surpris, M. le président, si je n'avais pas vu l'honorable député de Mégantic faire du zèle en faveur de l'intérêt public, dès que le nom de M. Sénécal apparaît. Dans toute cette affaire, il n'y a rien qui soit dérogoire aux règles d'une saine administration et de l'honorabilité la plus parfaite. M. Sénécal a bien le droit à rendre service à qui lui plaît. Si M. Sénécal n'avait pas été si heureux dans certains de ses procès et si un certain membre de cette Chambre n'avait pas eu le regret de se voir l'avocat de la partie condamnée, je crains fort que nous n'aurions jamais entendu parlé de cette affaire.

L'honorable M. **Irvine**.—M. Sénécal vole la province à droite et à gauche, et ce n'est rien, paraît-il, aux yeux du procureur général.

La *Minerve* a dit, il y a quelque temps, que j'avais perdu un certain nombre de procès contre M. Sénécal. C'est un libel, et j'en ai prouvé la fausseté, car pas un procès que j'ai conduit contre M. Sénécal n'a été perdu. Si je ne cherchais que mon intérêt particulier dans cette exposition de faits, je devrais souhaiter que M. Sénécal intente de nouveaux procès et que je sois retenu comme avocat pour la défense. Ces litiges judiciaires m'ont bien payé par le passé; je n'ai donc pas de raison d'en vouloir à M. Sénécal. Mais qu'on le sache sur les banquettes du trésor, la raison qui me fait avoir de l'animosité contre ce M. Sénécal, et je n'en ai pas plus que tous les honnêtes gens de la province, c'est que cet homme est malhonnête et qu'il contrôle comme il veut le cabinet au pouvoir.

M. Sénécal, qui est tout et partout, intervient au préjudice du pays..

L'honorable M. **Loranger**.—C'est peu important au fond....

L'honorable M. **Irvine**.—Je suis chagrin d'entendre dire à l'honorable procureur général que c'est de peu d'importance. Voyons les faits et sachons les apprécier comme il convient. Il se fait, au profit de la province, une vente à l'enchère publique de terres à phosphates. Il est strictement déclaré que 25 pour cent des prix de vente sera payé au moment de l'adjudication et la balance dans les 48 heures. Les 25 pour cent sont payés mais la balance ne l'est pas. Un fonctionnaire secondaire accepte un billet pour \$12,000, billet qui ne vaut rien et conséquemment la province souffre de cela, cependant, aux yeux de ces personnages de la droite, toute cette affaire n'est rien, n'a que ou presque pas d'importance. Je prétends que la province a souffert de plusieurs manières. Car s'il avait été entendu que la vente n'était pas faite argent

comptant, les enchérisseurs se seraient sentis disposés à donner plus que dans le cas où il leur fallait déboursier l'argent sur le champ. Ce fameux billet n'a pas été acquitté et il est probable qu'il ne le sera jamais. La vente va-t-elle être de bonne foi, réellement, annulée. Je ne le pense pas. Voilà, M. le président, où nous en sommes.

J'ai été quelque peu étonné de voir tout à l'heure l'honorable procureur général se lever et défendre qui? M. le président, prendre la défense d'un homme qui a été convaincu comme criminel devant l'un de nos tribunaux aidé de deux jury. Et c'est l'honorable procureur général, le gardien de la dignité de nos tribunaux, du respect que nous devons pour leurs jugements, c'est cet honorable ministre qui prend publiquement en Chambre la défense de ce criminel, condamné par un jury.

Je n'ai pas le courage de pousser plus loin cette discussion, cet examen d'un ensemble de faits profondément démoralisateurs pour le pays. Je m'arrête, M. le président, car le dégoût me monte aux lèvres quand il me faut plonger dans ces immondices où le gouvernement se complaint en compagnie de celui qui est son créateur. Sous forme de conclusion je dirai que le jour de la rétribution arrive. Il se peut qu'il se fasse beaucoup attendre, mais on est certain qu'il viendra et quand ce jour luira le gouvernement aura un dur compte à rendre. Bien que petite en nombre, l'opposition ne s'en propose pas moins, comme elle est très-capable de le faire, de dévoiler l'hypocrisie et de faire voir la vérité à nu, comme elle doit être vue.

L'honorable M. **Flynn**—*député de Gaspé, commissaire des terres de la couronne*.—Je répèterai ce que j'ai déjà dit, que le chèque ou billet de M. Sénécal a été accepté au ministère des terres de la couronne hors ma connaissance et sans mon consentement. M. I. A. Sénécal n'a eu rien à faire avec l'achat de terrains à phosphates, du moins je n'ai eu connaissance de rien, comme je l'ai dit.

Il convient à l'honorable député de Mégantic de dire bien haut que M. Sénécal contrôle le gouvernement. Cette absurde niaiserie a déjà été démentie comme elle le mérite. Je réitère ce démenti de la manière la plus positive et la plus énergique. Quant à moi personnellement, cette accusation est encore plus ridicule lorsqu'on la rapproche du fait qu'avant mon entrée dans le cabinet je ne connaissais même pas M. Sénécal.

L'honorable M. **Marchand**—*député de St-Jean*.—Quelle était la date de ce chèque? Quand devenait-il dû? Et était-il payable à demande ou maintenant? Voilà autant de questions intéressantes.

L'honorable M. **Flynn**.—On ne peut contester au gouvernement

le droit d'annuler la vente quand le paiement du prix de vente n'a pas été fait. Le gouvernement, en considération des intérêts publics en jeu — car on annonçait que M. de Molon se proposait d'établir une fabrique pour la préparation du phosphate, le gouvernement a cru devoir retarder pendant quelque temps avant d'annuler la vente. Mais depuis ceci a été fait, et j'en ai averti M. Fabre, le représentant de M. de Molon.

La proposition de M. Irvine est adoptée.

**M. Martel**—*député de Chambly*.—J'ai l'honneur de proposer qu'une adresse soit votée à Son Honneur le lieutenant gouverneur le priant de faire déposer sur le bureau de la Chambre copie de toutes correspondances, arrêté du conseil, etc., concernant la nomination de Janvier Dussault, comme conseiller municipal du Bassin de Chambly.

**M. Blanchet**—*député de Beauce*.—J'ai l'honneur de proposer qu'une adresse soit votée à Son Honneur le lieutenant gouverneur le priant de faire déposer sur le bureau de l'Assemblée, copie de la correspondance échangée entre le gouvernement de cette province et le ministre de la justice à Ottawa, au sujet de la demande en désaveu de la loi des mines d'or de Québec, de 1880, et des requêtes, mémoires et autres documents se rapportant à cette demande.

**M. Gagnon**—*député de Kamouraska*.—J'ai l'honneur de proposer qu'il soit déposé sur le bureau de la Chambre, un état détaillé de toutes les sommes perçues, à compte du fonds consolidé d'emprunt municipal et de toutes les dépenses encourues, en rapport avec le dit fonds, depuis l'adoption de l'acte 43-44 Vict. chap. 13. Le dit état donnant les noms de toutes les personnes auxquelles aucune somme d'argent a été payée; le montant payé à chacune d'elles et la nature des services par elles rendus.

**M. Asselin**—*député de Rimouski*.—J'ai l'honneur de proposer qu'il soit déposé sur le bureau de cette Chambre, un état indiquant le nombre de paroisses établies et érigées civilement dans la province de Québec, ci-devant Bas-Canada, depuis le 30 mars 1863 jusqu'au 23 mars 1882; la date de l'érection, les noms, bornes, limites ou lignes de division, étendue de chacune de ces paroisses, le dit état indiquant aussi le nom des comté, district, diocèse, seigneurie ou canton dans lesquels se trouve située chacune de ces paroisses.

**M. Blanchet**—*député de Beauce*.—J'ai l'honneur de proposer qu'il soit déposé sur le bureau de la Chambre un état indiquant :

1. Le montant perçu par la couronne pour l'émanation des licences

pour des fins minières, dans la division aurifère de la Chaudière, pendant les années 1878, 79, 80, 81.

2. Le montant des dépenses encourues pendant les mêmes années pour le maintien du bureau de l'inspecteur des mines et de la police, dans la même division.

Ces diverses propositions sont adoptées.

Un projet pour modifier la loi concernant le notariat est adopté en deuxième délibération et renvoyé au comité spécial nommé pour étudier les modifications à faire à cette loi.

L'ordre du jour appelle la deuxième délibération sur le projet de loi pour modifier la loi des licences.

**M. Demers**—*député d'Iberville*.—M. le président, ce projet de loi a pour objet de soumettre les licences pour hôtels de tempérance aux mêmes formalités prescrites par l'article de la loi, pour l'obtention des licences d'auberges. On sait que ces hôtels de tempérance sont l'occasion de beaucoup d'abus, qu'il est nécessaire de réprimer. On prend le prétexte d'ouvrir un hôtel de tempérance, et là on vend de la boisson au grand préjudice de la jeunesse qui va s'y démoraliser. Je propose que ce projet soit adopté en deuxième délibération.

L'honorable **M. Wurtele**—*député d'Yamaska, trésorier de la province*.—Le but de la loi des licences est d'obtenir un revenu, tout en réprimant autant que possible un commerce qui présente autant de sources d'abus. Mais il faut bien se garder de croire qu'elle a pour but de réglementer les occupations des gens. Le projet de loi de l'honorable député d'Iberville assimile les hôtels de tempérance avec les auberges quant à l'obtention des licences. Il prescrit que les mêmes formalités devront être observées dans l'un comme dans l'autre cas. Il est évident qu'il serait injuste d'obliger les gens à ne faire que ce que veut la majorité de la municipalité où ils demeurent.

Je propose le renvoi à six mois, ce qui, on le sait, équivaut au rejet complet de la loi.

**M. Laberge**—*député de Châteauguay*.—Les hôtels de tempérance ne sont ni plus ni moins que des buvettes, où les jeunes gens vont s'enivrer et contracter des habitudes de débauche. Je crois que mon honorable ami a raison d'étendre à ces hôtels les restrictions apportées aux licences d'auberge.

L'honorable **M. Loranger**—*député de Laval, procureur général*.—Je suis d'un avis tout contraire, et je crois plutôt qu'il faut encourager l'établissement des maisons de tempérance et s'efforcer de diminuer les

auberges. Il y a incompatibilité entre les modifications proposées et la loi telle qu'elle existe.

L'honorable M. **Marchand** — *député de St-Jean*. — La loi des licences a aussi pour but de prohiber ce qu'il y a d'illicite dans le commerce des boissons enivrantes. Elle se propose aussi d'extirper les abus, c'est pour cela que la législation fait intervenir le conseil municipal, premier gardien de l'ordre dans la localité. Or, en partant de cette base, il est incontestable que l'autorité communale doit prévaloir partout, et qu'elle doit contrôler également l'octroi des licences d'hôtels de tempérance comme celui des licences d'auberges. Il est bien reconnu que les hôtels de tempérance ouvrent la porte aux abus de la vente des boissons sans licence.

M. **Gagnon**. — Je propose que la suite de la discussion soit renvoyée à demain.

A six heures la séance est suspendue jusqu'à 7 heures et demie.

L'ordre du jour appelle la suite de la discussion sur la proposition demandant que la Chambre se forme en comité général pour délibérer sur la résolution suivante :

“ Qu'il est expédient de décréter et confirmer la vente de cette partie du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, s'étendant depuis Montréal jusqu'à St-Jérôme, Aylmer et la cité d'Ottawa, conformément aux conditions du traité conclu avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, transmis à cette Chambre par Son Honneur le lieutenant gouverneur, par son message daté du 16 mars.”

L'honorable M. Chapleau a la parole.

L'honorable M. **Chapleau** — *député de Terrebonne, premier ministre et commissaire des chemins de fer*.

M. le président, je dois demander pardon à cette Chambre d'avoir retardé ses travaux pendant quelques jours. Je sais qu'on est indulgent ici, et que l'indisposition grave dont j'ai souffert pourra me servir d'excuse. Je sais, d'un autre côté, qu'un chef de parti est en Chambre ce qu'est le général d'armée en campagne ; il ne lui est permis d'être malade qu'après la bataille, qu'après la victoire.

Pourtant, je n'ai pas lieu d'être humilié de ma faiblesse ; je puis même m'en enorgueillir. C'est dans la campagne glorieuse qui s'est terminée par la victoire du 2 décembre, que j'ai pris le germe de la maladie qui me mine aujourd'hui ; c'est dans le travail incessant, les voyages, les veilles, les soucis occasionnés par les mesures que le gouvernement soumet en ce moment à cette Chambre, que j'ai brisé une santé que je croyais à l'abri de toute atteinte.

Je viens de citer le 2 décembre. C'est vers cette date mémorable que je porte avec confiance mes regards comme vers le point glorieux d'où doit partir et rayonner le mouvement du parti libéral-conservateur, — ce mouvement régulier, sûr, certain, qui doit préparer les destinées de notre province.

Oui, monsieur le président, j'ai confiance en cette Chambre, j'ai confiance dans cette session que le gouvernement a convoquée pour le 8 de mars, quatrième anniversaire du jour où la représentation nationale se voyait violemment chassée, par un acte arbitraire que la nation a depuis sévèrement condamné et puni.

J'ai confiance en cette Chambre, parce qu'elle est l'expression spontanée du sentiment populaire, — parce qu'elle est le produit de la sympathie du corps électoral pour une politique modérée, mais franche et sincèrement patriotique.

J'ai confiance en cette Chambre, parce qu'elle n'est pas issue de la colère, de la rancune, de la haine, de la vengeance, ni même de l'ambition ; mais parce qu'elle est le fruit d'une éclosion généreuse, attirant vers elle toutes les énergies, toutes les volontés, toutes les forces que l'amour du pays développe et met en jeu.

J'ai confiance en cette Chambre, parce que cette Chambre, plus que toute autre, a été à portée de mesurer la profondeur de la blessure qu'un bouleversement politique peut infliger au corps de la nation ; parce qu'elle sait tout ce que peut faire pour l'avenir d'un pays, un parti fort, loyal et dévoué, — parce qu'elle sait aussi qu'il est impossible de prévoir les conséquences funestes qui peuvent résulter, pour ce parti et pour le pays, d'un malheureux trouvemnt de présomption, d'impatience ou d'insubordination.

J'ai confiance en cette Chambre, parce que, moi et mes collègues, nous connaissons la droiture des vues, la largeur des idées et le profond sentiment d'amour national qui ont présidé à la politique que le gouvernement dirige depuis bientôt trois ans.

Si je parle ainsi, M. le président, c'est d'abord par conviction ; ensuite, c'est que, chef d'un parti, chef du gouvernement que ce parti appuie, parti tout puissant dans le pays, *leader* de cette Chambre, je sens vivement que, pour le bon fonctionnement du système représentatif, il faut qu'il existe une communauté de vues et de sentiments entre nous. Je sens le besoin de me mettre à l'aise avec tous les députés qui siègent à mes côtés dans cette enceinte.

Nous sommes ici 65 députés, et nous nous connaissons les uns les autres, car lorsque nous avons demandé au pays d'élire de nouveaux

députés, nous l'avons fait à ciel ouvert. Nous n'avons caché aucun des articles de notre programme, sachant que ce que nous voulions était l'expression du sentiment populaire, et nous avons si bien compris le véritable esprit de la population dans la province, qu'en faisant le dénombrement de la députation dans cette Chambre, je vois parmi mes présents collègues trente anciens députés qui avaient l'habitude, et qui, j'espère, continueront cette bonne habitude, de se ranger autour de leurs chefs, de leur donner confiance, et de mettre à leur service leur valeur, leur bonne volonté et toute l'énergie dont ils sont capables. Je vois trente de ces anciens et vaillants soldats, encore prêts à se ranger autour du drapeau, et à cette phalange sont venus se joindre vingt-et-un députés nouveaux partageant les mêmes idées, les mêmes principes, et appuyant le même gouvernement.

D'un autre côté, le sort des armes n'a pas été favorable à nos amis de l'opposition. Mon honorable ami, le député de Lotbinière, voit neuf seulement de ses anciens partisans se ranger de son côté et se montrer fidèles à leur chef. L'honorable chef de l'opposition m'a promis une coalition sur la question du chemin de fer. Il n'y a pas de doute que ses partisans le suivront dans cette circonstance.

Il y a dans cette Chambre deux ou trois députés qu'on est convenu d'appeler indépendants. L'indépendance d'un député en Chambre, c'est la loyauté à son drapeau, c'est de suivre ce drapeau et ceux qui doivent préparer les destinées d'un pays. A chacun son lot et son devoir dans une députation, et sans la loyauté et la fidélité aux chefs, il n'y aurait pas de gouvernement possible.

Un grand homme d'état anglais, Burke, a bien qualifié ces hommes qui affichent des idées d'indépendance, et son opinion a été partagée par tous les hommes d'état d'Angleterre, lorsqu'il disait que tout homme qui voulait proclamer son "indépendance" dans un Parlement, était un homme sur qui personne ne pouvait compter, j'ajouterai sur qui le pays ne peut pas compter.

Je viens de faire le dénombrement de cette députation au point de vue des partis,—et tous, je le présume, nous nous connaissons assez pour pouvoir établir à quel côté nous appartenons, et discuter en toute franchise, avec une entière liberté, la grande question qui s'impose à nos délibérations.

Avant d'entrer dans l'historique de cette question, je demanderai à cette honorable Chambre de dégager de la discussion tout ce qu'on a essayé d'y apporter d'étranger pour donner le change à l'opinion et envenimer les débats, tout ce qu'on a répandu dans la presse, toutes



les fausses impressions que l'on a pu produire par la cabale sourde, obscure et cachée, cabale contre le gouvernement et surtout contre le chef du gouvernement. On a essayé de déplacer la question. On a tout fait pour empêcher la députation de l'examiner avec le calme et la liberté qu'il faut apporter dans l'étude des grandes questions de ce genre, étude que le gouvernement et les députés du peuple doivent faire non pas au point de vue d'un parti, mais au point de vue de l'intérêt national.

Ce n'est pas pour rien que les conseillers de Son Honneur le lieutenant gouverneur ont mis dans le discours du Trône les paroles suivantes :

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

En étudiant de pareilles questions, il ne faut pas seulement songer à trouver en défaut la tactique d'un gouvernement, ou à lui faire commettre des bévues, pour arriver à lui enlever la direction des affaires. Il faut avant tout penser au pays. C'est avec cette idée-là, M. le président, que je me lève aujourd'hui pour demander à la Chambre, en examinant cette question, d'éviter toute violence de langage et de juger purement et simplement l'action de ceux qui dirigent le pays. Car il faut que cette politique soit dirigée par un gouvernement qui fasse abstraction de tout esprit de parti pris, et qui ne considère que le bien commun de la nation. C'est, dis-je, dans cet esprit que j'aborde la question.

J'aurais peut-être dû céder à la demande qui m'a été faite de laisser à d'autres la tâche qui m'incombe—mais la raison qui m'a forcé de me rendre ici, fatigué et indisposé comme je le suis, c'est que je ne pouvais, sans manquer à mes devoirs envers mon parti, laisser plus longtemps circuler dans le public les propos malveillants, les insinuations injurieuses, les accusations infâmes, enfin les outrages que l'on me prodigue depuis quelques mois, mais surtout depuis trois ou quatre semaines.

On a pris le soin malin de correspondre avec des gens de toutes les parties du pays, avant qu'on sût le premier mot des explications que devait donner le gouvernement sur cette question : et cela, dans le but d'induire en erreur les personnes les mieux disposées et les plus honnêtes. J'ai lu des lettres venant de personnes chez lesquelles je n'étais pas habitué de voir la crédulité portée au point d'accuser et même de condamner un homme sans le connaître, des lettres écrites par des hommes dont les actes auraient dû avoir la charité pour premier mobile.

Mais je suis sûr d'une chose : le temps, qui guérit tout sera ma vengeance. Il sera celui qui me donnera raison, et je n'ai pas de doute qu'avant quelques mois, ce mouvement que l'on a essayé de soulever dans le pays aura cessé. Je suis sûr que le concert de malédictions, que l'on cherche à provoquer dans toute la province, se changera en un concert d'approbation et de bénédictions pour la politique vraiment nationale que le gouvernement met devant le pays et devant la Chambre.

M. le président, il ne faut pas s'étonner de la critique. Il ne faut pas s'étonner si, jugeant trop vite des événements et des faits que l'on présentait au public sous une forme indigne, on s'est préjugé contre le gouvernement.

Y a-t-il une seule mesure qui ait été prise dans le pays, je parle des grandes mesures, sans soulever les malédictions du public contre elle ? Mais lorsque plus tard, on a été témoin des résultats avantageux qui en découlaient, on s'est étonné de s'être si étrangement trompé, et ces mesures sont devenues, pour le gouvernement qui les avait fait adopter, le meilleur titre à la reconnaissance du pays.

Si nous jetons un coup-d'œil sur notre histoire politique des trente deux dernières années, je parle de la politique libérale-conservatrice, ne voyons-nous pas que les projets les plus importants ont tous subi une terrible épreuve à leur origine ?

Les mesures relatives à la construction du chemin de fer du Grand-Tronc ont soulevé d'un bout du pays à l'autre des cris et des récriminations ? N'a-t-on pas crié que l'on vendait le pays, qu'on abandonnait les intérêts de la province, qu'on travaillait plus pour les Etats-Unis que pour notre propre pays ? Et cependant quels sont les hommes sensés, à quelque parti qu'ils appartiennent, qui aujourd'hui oseraient dire que cette politique concernant le Grand-Tronc n'a pas produit les plus beaux résultats ?

Un jour, en 1862—on se rappelle toujours ces événements avec douleur—un chef de parti n'a-t-il pas été battu sur une proposition de loi de milice, la même loi qui en 1867 fut votée par la presque totalité du pays ? On renversait alors un parti, on bouleversait toute une nation, et pendant près de deux ans, on voyait le pays en proie à un gouvernement dont toute la science consistait à économiser quelques bouts de chandelle et à rogner les octrois les plus utiles. Ce fut une ère malheureuse, malheureuse pour le parti, malheureuse pour la nation.

Une autre question, à cinq années de distance, se présentait : la grande question de la confédération. Eh ! bien, M. le président, cette

même confédération n'a-t-elle pas été maudite,—n'a-t-on pas prédit que, dans un avenir très-rapproché, elle serait la ruine de la majorité de la province de Québec ? Et cependant, depuis 16 ans—bientôt dix-sept ans—que cette confédération existe, je ne vois ni un homme, ni un groupe national qui s'en plaigne.

A partir de cette époque, un mouvement inconnu jusqu'alors parmi nous s'est produit dans toutes les branches de l'industrie. La confédération a fait du Canada un pays qui peut réclamer sa place au soleil des nations, et qui est fier d'être ce qu'il est. La constitution de 1867 nous laisse nos droits et nos franchises, tout en donnant à nos ressources un champ plus vaste que celui qu'on aurait pu espérer d'aucun autre système de gouvernement, à la condition toutefois que la chasse aux portefeuilles ne soit pas le dernier mot de l'ambition de nos hommes publics.

Rappelons d'autres souvenirs politiques. Lorsqu'en 1870 sir George Etienne Cartier annonçait au parlement fédéral que le gouvernement de Sir John A. Macdonald avait décidé d'acquérir les possessions de la compagnie de la Baie d'Hudson dans le nord-ouest, et plus tard d'acquérir même les possessions du nord-ouest, de quelle manière a-t-on accueilli en Chambre cette demande ? C'est encore là un point de ressemblance avec ce qui se passe aujourd'hui. Dans ce temps-là, on a essayé de fausser l'opinion des gens. La nouveauté de la mesure effraya même des hommes dont la droiture et la haute intelligence étaient pourtant au-dessus de toute pensée mesquine. Je pourrais citer un homme plus connu que tous les autres, un homme dont la sience, la bonne volonté, la vertu, je dirai même la sainteté, avaient fait l'admiration du nord-ouest, et qui avait converti des bourgades sauvages entières, je puis nommer Mgr l'archevêque de St-Boniface, qui croyait que réellement cette acquisition serait désavantageuse au Canada,—que cette région n'avait pas la valeur qu'on lui prêtait,—et que cette acquisition ne serait pas profitable au pays.

Lors de cette acquisition, on vit quelques chefs conservateurs hésitant, entr'autres celui qui depuis quelque temps a été obligé de quitter la carrière politique, un homme qui fut notre chef à nous, conservateurs, non-seulement exprimer ses craintes à ce sujet, mais faire même un commencement d'opposition à cette mesure. Et qui dirait aujourd'hui que le million et demi que nous avons payé pour ce territoire n'a pas été fructueux et d'une immense portée pour le bien du pays ? C'est par centaines de millions de dollars que l'on évalue aujourd'hui cette propriété destinée à faire du Canada un grand empire. Lorsque nous

donnions quelques millions d'acres de terres pour la construction du chemin de fer du Pacifique, on disait que ces terres ne valaient pas un dollar de l'acre. Mais aujourd'hui ces mêmes hommes disent qu'une seule parcelle de cet immense territoire acheté pour une bagatelle, vaut plus de \$150,000,000. Et pourtant quelles clameurs d'indignation et quels cris n'a pas soulevés cette mesure qui, un moment, a menacé de faire taire tous les autres intérêts, toutes les autres questions, et a même failli renverser le gouvernement ? Cela a duré jusqu'au moment où se dégagèrent des mille incertitudes répandues et cultivées, cette grande vérité comprise du peuple, que l'on doit aux hommes qui ont travaillé et qui se sont livrés aux études politiques pour le bien de leurs compatriotes, confiance dans leur savoir et dans leurs actes.

Lorsque le gouvernement annonça sa politique quant à la construction du Pacifique, en 1872, on vit se déchaîner cet orage qui menaçait l'avenir de notre parti, et conduisit au tombeau le plus grand homme politique que le Canada français ait produit : on vit dans la division est de Montréal cet homme qui avait mérité que l'on se mit à genoux devant lui pour le bien qu'il avait fait à son pays, cet homme qui avait prévu que la baie d'Hochelaga serait un jour le grand port des navires océaniques, on vit cet homme, dis-je, battu par plus de 1,500 voix. Quand la question du Pacifique souleva les préjugés et les passions populaires, on cria au pillage, au vol, à la malhonnêteté. Finalement, le gouvernement tomba. Mais le pays en fut bien puni. Pendant cinq ans, le Canada a vu un régime qui, je l'espère, ne reviendra pas de sitôt, un régime qui n'a pas été de nature à nous donner du relief à l'étranger, ni le confort dans nos familles. A la suite de la chute du gouvernement après 1873, la question du Pacifique fut presque reléguée dans l'oubli. Ce ne fut qu'en 1879 et en 1880 qu'on la ressuscita. Et dans la session de 1881, cette même politique du Pacifique fut proposée à la Chambre. Je me rappelle que j'assistais à cette session. Au commencement tout le monde approuvait cette mesure, on n'avait pas encore jeté le cri d'alarme. Cette politique avait été admise par les deux partis et par les deux gouvernements qui s'étaient succédés de 1870 à 1878, époque qui vit le gouvernement Mckenzie disparaître sous le souffle du suffrage populaire. Jusqu'à cette époque, dis-je, les deux gouvernements s'étaient occupés de cette question, et avaient dit : Il faut que la chose se fasse . . . tout comme dans le cas actuel.

Mais en 1881, on réussit à produire une espèce de vertige des esprits :  
" On ne sait pas ce qui peut arriver disait-on ; ne donnerions-nous pas  
" trop à ces capitalistes, ne donnerions-nous pas un monopole trop

“ considérable à ces étrangers et une occasion de faire une fortune colossale aux dépens du pays ? Est-ce que ce n'est pas purement et simplement un job gigantesque, une immense fraude ? ”

Encore une fois, la discussion et les explications données par le gouvernement, appuyées par la réflexion et le bon sens, finirent par amener les gens à dire qu'il fallait écarter de cette question tout ce qui était de nature à l'obscurcir, et lorsque la lumière se fut faite dans les esprits, la mesure proposée par le gouvernement fut adoptée par une écrasante majorité dans la Chambre des communes. Et aujourd'hui tout le monde se demande si la construction de cette voie ferrée ne doit pas être pour le pays une ère de régénération.

Depuis quelque temps j'ai été l'objet d'accusations personnelles que je ne puis passer sous silence, dont je dois parler avant d'entrer dans le mérite de la question. On dit : “ qui s'excuse s'accuse, ” et “ l'on ne se défend que lorsque l'on se croit coupable. ” Je ne suis pas de cet avis, et je vais faire comme d'habitude, je vais vous parler à cœur ouvert.

Des accusations ont été répandues dans la presse, sur les hustings, et dans le secret de la correspondance privée. On est venu vous trouver et l'on vous a chuchoté à l'oreille ces accusations. On s'est même permis de vous inviter à causer à huis-clos, en se prévalant du titre de compagnon qu'on vous donnait, et là on vous a glissé dans l'oreille des imputations et des calomnies atroces contre moi, non pas seulement des accusations politiques, mais des accusations personnelles, perfides, contre plus d'un membre du gouvernement, mais surtout contre l'un d'eux qui a le privilège d'être toujours le plus maltraité.

Que n'a-t-on pas écrit contre moi dans la presse ? On a dit ceci, par exemple : Il y a un chef, et ce chef c'est le premier. Mais il n'est que l'instrument d'un autre homme. Il y a un pouvoir derrière le trône, qui fait mouvoir le chef, et ce pouvoir n'est pas l'expression de la volonté du peuple, mais l'expression de la volonté d'un “ particulier ! ”

Eh bien ! M. le président, ceux qui ont dit ces choses connaissent bien peu leur homme, et ce dont il est capable quand il a une idée en tête, et je défierai qui que ce soit d'avoir le courage de parler vivement comme je l'ai fait à ceux que je respecte, auprès desquels j'ai mon franc parler, et qui ne m'en estiment que plus pour cela. Moi ! être le serviteur de quelqu'un ? . . Je n'ai pas le temps d'être esclave. Je n'ai pas l'échine assez souple pour plier devant qui que ce soit, et je n'ai jamais fléchi le genou que devant Celui devant qui tout genou fléchit.

Je n'ai pas honte de dire que j'ai pris les conseils et les avis et profité de l'expérience d'un homme qui, depuis plus de deux ans, a administré

notre plus belle propriété provinciale, laquelle aujourd'hui est cotée si haut, grâce à l'intelligente direction et à l'élan progressif qu'il lui a donnés, ainsi qu'à la fidélité qu'il a mise à l'administrer.

On a fait sur la question du chemin de fer les dernières élections provinciales. Pendant ces élections, je me suis transporté dans toutes les parties de la province, depuis Montmagny jusqu'à Ottawa, pour aider mes amis à défendre la bonne cause, et partout j'ai constaté que nos adversaires n'avaient pas de programme politique. N'ayant aucune politique sérieuse à nous opposer, ils se sont rués d'un bout du pays à l'autre, la calomnie à la bouche. On a laissé élire presque sans opposition les membres du gouvernement. Mais le chef de ce gouvernement a été traqué partout, et on a fait de la politique du ministère une affaire personnelle contre le premier ministre. Mais nous avons compté sur le peuple. Le peuple nous a approuvés, et le peuple, dans son vote, ne peut pas constitutionnellement se tromper.

On m'a accusé d'avoir cherché à faire ma fortune et celle de quelques membres de ma famille, au moyen des entreprises auxquelles se rapportent les mesures que j'ai aujourd'hui l'honneur de soumettre à la considération de cette Chambre. Et dans plus d'un journal, on a répété des accusations du genre de celle-ci : " Avec cette vente, conduite de manière à faire vendre le chemin de Laurentides, les vendeurs ont réalisé \$300,000, et les vendeurs sont M. Sénécal et M. King, le beau-père du premier-ministre. "

Ceci a été dit et publié depuis plus d'un mois. Or, c'est le mensonge le plus parfait et le plus niais. Ceux qui l'ont dit savaient qu'ils mentaient.

Ces journalistes sont les meilleurs disciples de Voltaire, qui disait : " Mentez, mentez, il en restera toujours quelque chose. " Car, malheureusement, le côté mauvais chez l'homme est trop souvent le côté le plus fort. Et c'est pourquoi l'homme est toujours porté à penser du mal de son prochain. Ceux qui ont répandu des accusations du genre de celle que je viens de citer, connaissant ce côté faible de l'humanité, sachant qu'il y a toujours des crédules pour entendre et croire du mal des autres, l'ont fait sans vergogne et sans honte.

Permettez-moi, M. le président, un petit détail de famille. Mais, d'abord, laissez-moi vous dire que les auteurs de ces accusations ne viennent pas de loin de St-Lin. Je sais qui a été les y chercher, qui les a protégés, qui les a confortablement installés dans le journal dont ils se servent aujourd'hui pour insulter ceux qui les ont d'abord faits quelque chose.

Le chemin de St-Lin a été demandé par les localités de mon comté. Je me suis jeté avec ardeur dans cette entreprise. Nous étions là plusieurs jeunes gens, nous avions formé une société. Nous pensions qu'en émettant des débentures, notre entreprise réussirait. Nous avions la certitude du succès, mais quand vint le temps de payer, les municipalités se firent tirer l'oreille, les constructeurs étaient ruinés, et l'entreprise en resta là. Les terrains expropriés avaient été cotés très-haut, une somme considérable avait été dépensée, et les créanciers de Montréal qui avaient fait des avances, se trouvaient sans espoir de remboursement. A ce moment-là, un homme se présenta, qui, sur ma parole, s'offrit à fournir l'argent nécessaire à la construction de la voie, espérant que lorsqu'elle serait complétée, cette ligne vaudrait quelque chose. Cet homme, c'était le colonel King, de Sherbrooke, mon beau-père. Il plaça dans cette affaire la somme de \$40,000, et de 1876 à 1880,—qu'on remarque bien les dates,—les difficultés, les procès, la politique s'en mêlant, les paroisses refusant de payer, les poursuites judiciaires contre les paroisses intervenant, la personne qui avait fait les avances, sur ma parole, disait : " Vous m'avez trompé. Dans l'entreprise que vous m'avez recommandée, j'ai englouti une grande partie de ma fortune. " Et pouvait-on blâmer un homme de tenir ce langage, lorsque cet homme avait fait une avance aussi considérable sur ma parole ?

J'en appellerai ici à l'honorable député qui représente le comté où va finir cette voie, et il rendra le témoignage que l'affaire était d'une importance majeure et a considérablement profité à cette partie de la province. Depuis que le chemin est organisé, il s'est fait dans une seule paroisse, en sus des bénéfices ordinaires que les cultivateurs faisaient en vendant leurs produits lorsqu'ils étaient obligés de les transporter au marché dans leurs voitures, un bénéfice réel de plus de \$2,500 par année.

En 1880, le colonel King, fatigué des lenteurs et des difficultés qu'il avait à subir depuis 4, au sujet de son avance de \$40,000, me dit : " Il vaut mieux que je perde les intérêts auxquels j'ai droit, et que j'en finisse. " Il fit comme il le disait, et depuis deux ans, il n'a pas eu plus de part dans ce chemin que le Grand Turc. Et mes accusateurs le savaient. Mais on sait aussi que ces choses font leur effet dans le public, et on les dit. On répand même ces accusations au sein des familles, dans des temples où la bonne foi et la vertu ont établi leur séjour ; prêchées par des journaux qui se disent catholiques, elles sont acceptées pour des vérités.

J'aurais pu devenir riche en restant chez moi, en me livrant exclusive-

ment à l'exercice de ma profession. J'aurais pu m'y faire un avenir ; ce n'est pas là de la vantardise, je pouvais me créer une position de fortune autrement belle que celle que la politique m'a donnée. Je n'en rougis pas, au contraire, je le dis presque avec orgueil, le plus fort de mon capital est celui de mes dettes. J'aurais pu, en profitant des occasions que la politique a mises à ma disposition, tirer profit des circonstances, et faire de l'argent, si j'étais bâti comme ceux qui m'ont accusé. Mais je n'avais pas les dispositions de certain journaliste, ex-député, mettant son nom à un acte, quand il savait que cet acte était une flagrante violation de son mandat et de son serment de député du peuple.

Ceux qui m'accusent, ceux qui lancent contre les autres des accusations comme celles dont il est question, ont besoin d'avoir en dedans d'eux-mêmes, d'avoir au cœur, si tant est qu'ils en ont un, un fonds de bassesse et de vice tel, qu'ils puissent y puiser chaque jour pour eux-mêmes, et qu'il en reste encore assez pour en déverser sans cesse sur leurs adversaires.

Un ami m'écrivait l'autre jour que j'avais eu tort de dire en plusieurs occasions que j'irais à Ottawa. On m'en a fait un crime. On a crié partout que peu m'importait le résultat de ma politique ici, puisque je devais entrer dans le ministère fédéral après la session. Ceux qui ont dit ces choses ne devaient pas ignorer que j'ai refusé deux fois d'aller à Ottawa dans des conditions parfaitement honorables pour moi. Deux fois j'ai refusé une position dans le cabinet fédéral, parce que j'ai cru que mon devoir me retenait ici. Était-ce aux jours de soleil ? Était-ce aux jours de la moisson ? Était-ce aux jours de gloire ? Non ! c'était à l'heure du danger, à l'heure où il s'agissait de combattre pour le pays. Et j'ai combattu. Je n'étais alors que lieutenant dans la grande armée conservatrice, et au milieu des dangers, et pendant les luttes de l'opposition, j'ai refusé les honneurs, et pourquoi ? Pour travailler aux intérêts de la province de Québec, qui avait besoin de l'aide de tous ses amis. Voilà comment on apprécie quelquefois les meilleurs actes, les plus pures intentions.

Mais il est un autre reproche que l'on m'a fait, et ce reproche touche d'assez près à la politique pour que je ne le passe pas sous silence. Il y a quelque temps, je lisais dans un journal un extrait que je citerai tout à l'heure.

Remarquez, M. le président, que cela était écrit en vue du chemin de fer de Québec, et en vue de la politique que nous venons aujourd'hui exposer devant cette Chambre. On m'a accusé dans maints et maints



articles, depuis plusieurs mois, on nous a accusés, moi et mes collègues, d'avoir été indifférents aux intérêts de la province de Québec, et de n'avoir rien fait auprès des autorités fédérales pour assurer une meilleure position à notre grande entreprise nationale, et obtenir une meilleure vente ; je lisais dans le journal en question, ce qui suit :

“ Nous avons été jusqu'ici sous l'impression que Sir John, M. Langevin, etc., portent un grand intérêt à la province de Québec, et qu'ils eussent été heureux de prendre en considération toute offre qui leur aurait été faite d'acheter notre chemin. Ces offres n'ont pas été faites, et la *Minerve* dit maintenant qu'il est trop tard. A qui la faute ? Pas au gouvernement fédéral qui n'était pas tenu de s'adresser au cabinet local pour offrir des faveurs.

“ Il eut sans doute été relativement facile à Sir John et à ses collègues d'inclure notre chemin dans le marché avec le syndicat et d'obtenir pour nous une dizaine de millions de piastres.

“ Aucune offre de vente n'ayant été faite au gouvernement fédéral, il n'a pu rendre à la province les services qu'il eut sans doute aimé à nous rendre dans cette grave affaire. ”

J'en suis humilié, mais si nous ne voulons laisser aucun prétexte à la malveillance, nous sommes obligés de nous défendre de cette accusation. Dès le 13 mai 1880, le gouvernement local se rendait auprès du gouvernement fédéral pour lui demander de l'aide pour notre chemin, et comme, dans le temps, il était question de la ligne du Pacifique, et que le Pacifique avait toujours été donné comme devant se relier au chemin de fer de la province, nous allions demander que le gouvernement fédéral fit son possible pour faire de notre ligne provinciale une partie intégrante de cette grande voie ferrée.

Ceci se passait en 1880, comme je viens de le dire. On nous répondit qu'il ne fallait pas songer à un achat du chemin par le gouvernement fédéral. La politique de ce dernier gouvernement étant alors de céder la partie déjà construite du Pacifique à une compagnie qui s'engagerait de terminer ce dernier chemin, on ne devait pas s'attendre à voir ce gouvernement se faire l'acquéreur de nouvelles voies ferrées. Mais on nous assurait que dans le cours des négociations que les délégués du gouvernement d'Ottawa allaient entamer en Angleterre pour la construction du Pacifique canadien, on n'oublierait pas que le chemin de fer provincial devait être, suivant la pensée de ses auteurs, un des chaînons du Pacifique. On nous demanda quel prix le gouvernement de Québec mettait à son entreprise. Je répondis que si l'on pouvait nous assurer une somme de \$7,000,000, nous serions disposés à donner le chemin

pour cette somme. Sir John me dit alors que, dans son opinion, le prix n'était pas exorbitant, si, pour cette somme, nous nous engageons à livrer le chemin complété, d'après les plans préparés pour sa construction.

Avant de quitter Ottawa, je laissai entre les mains du chef du gouvernement un mémoire relatif à la vente que nous proposons et dans lequel j'énumérais les points principaux de la politique que le gouvernement de Québec avait suivie à cet égard.

Avec la permission de cette Chambre, je lirai quelques extraits de ce mémoire confidentiel, mais dont j'ai eu l'autorisation de me servir :

“ A l'heure qu'il est, le gouvernement a déjà dépensé *onze millions* de dollars dans la construction de ce chemin, et on a calculé que pour le compléter, avec toutes les facilités de terminus à Québec, Montréal et Ottawa, une somme additionnelle de *trois quarts de million* de dollars sera nécessaire pour la construction seule avec de plus une mise de fonds supplémentaire d'un *quart de million* de dollars pour pourvoir le chemin d'un matériel roulant suffisant et de première classe. Lorsqu'il sera ainsi complété et pourvu, le chemin aura coûté près de douze millions de dollars ; mais il pourra sans crainte être mis au rang des chemins de fer les mieux construits du continent.

“ Il est inutile pour moi d'insister sur l'importance future de ce chemin. C'est assez de dire qu'il sera une des fractions les plus importantes du chemin de fer du Pacifique canadien.

“ La plus grande partie, je pourrais dire la presque totalité de notre dette provinciale a été contractée pour la construction de ce chemin ; et bien que le gouvernement de Québec soit sûr que, dans un temps peu éloigné, l'augmentation considérable du trafic du chemin nous assurera un revenu suffisant pour le payement d'une bonne part des intérêts dûs sur le montant payé pour sa construction, il lui est impossible de se cacher le fait que le fardeau qui lui est imposé aujourd'hui par le montant énorme d'intérêts à rencontrer, est trop lourd pour la province de Québec.

“ En plusieurs circonstances, j'ai eu l'occasion de déclarer, en Chambre et ailleurs, que le gouvernement de Québec épuiserait toutes ses autres ressources avant de céder le chemin à une compagnie étrangère. Toutefois nous n'avons pu faire autrement que de prendre connaissance des propositions qui nous ont été faites pour l'achat ou l'affermage du chemin. Mais avant de prendre une décision à ce sujet, j'ai cru qu'il était de mon devoir, comme chef du gouvernement de Québec, d'informer le gouvernement fédéral de la position où nous sommes et de la décision à laquelle il est possible que nous arrivions.

“ Avant d'entrer en négociations avec les personnes qui nous ont fait  
“ des offres, je désire faire au gouvernement fédéral, au nom du gou-  
“ vernement de Québec, la proposition suivante :

“ Que le gouvernement fédéral fasse l'acquisition de notre propriété  
“ provinciale pour une somme de \$7,000,000. Cette somme repré-  
“ senterait, au taux auquel votre gouvernement peut obtenir de l'argent  
“ en Angleterre, un intérêt de \$280,000 ; avec un fonds d'amortissement,  
“ cela ferait en tout \$350,000.

“ Ceci ferait encourir à la province une perte de plus de \$4,000,000,  
“ mais Québec ferait volontiers ce sacrifice pour assurer une ligne indé-  
“ pendante au trafic futur du chemin de fer du Pacifique, et en même  
“ temps donner un élan considérable à la prospérité commerciale de la  
“ province.

“ Je suis sûr que votre gouvernement comprend toute l'importance  
“ qu'il y a à assurer au trafic du Pacifique un débouché à travers le  
“ territoire canadien jusqu'aux ports de mer.

“ Le montant énorme payé pour la construction de l'Intercolonial  
“ doit amener le gouvernement fédéral à assurer à cette ligne autant  
“ de trafic que possible.

.....  
“ Les hommes d'affaires de toutes les parties du pays ont les yeux  
“ fixés sur l'avenir du chemin de fer du Pacifique, et votre gouverne-  
“ ment ne l'a pas perdu de vue, car il s'est assuré la bonne volonté  
“ d'une autre compagnie de manière à avoir une ligne indépendante  
“ jusqu'à Ottawa par le Canada central.”  
.....

J'eus occasion de réitérer avec instance ma demande à Sir John, avant son départ pour l'Angleterre. La réponse qu'il me donna fut à peu près la même que celle qu'il nous avait faite le 13 mai, savoir : qu'il ferait son possible pour induire les capitalistes anglais qui voudraient se charger de la construction du Pacifique, à inclure le chemin de fer provincial dans leur transaction avec le gouvernement fédéral, et qu'il soumettrait la proposition du gouvernement de Québec aux capitalistes anglais ; mais il me fit en même temps remarquer que la compagnie avec laquelle le gouvernement fédéral devait transiger, étant une compagnie privée, il ne pourrait que suggérer d'accepter notre proposition, et que si elle n'était pas agréée, ou si l'offre que la compagnie pourrait nous faire ne nous convenait pas, il n'y aurait pas eu de temps de perdu. Au retour de Sir John, j'eus occasion de faire avec lui le voyage de

Québec à Montréal et immédiatement après je lui écris une lettre dont je citerai quelques extraits :

“ Durant le mois de mai dernier, lorsque j'étais à Ottawa avec mes collègues du gouvernement de Québec, j'eus l'honneur de soumettre à votre considération un mémoire sur l'achat du Q. M. O. et O. par le gouvernement fédéral.

“ Cette question est d'une importance considérable et intéresse, je pourrais dire, l'avenir financier de la province de Québec ; l'on ne pourrait en retarder la solution sans exposer notre trésor au désastre. Lorsqu'elle vous a été soumise, vous m'avez dit que votre gouvernement ne serait pas, avant quelque temps, en mesure de me répondre s'il pourrait prendre cette soumission en considération, s'il la verrait d'un œil favorable : et à la veille de votre départ pour l'Angleterre, vous m'avez laissé connaître que le projet de faire de notre chemin provincial un débouché jusqu'à l'océan pour le commerce du chemin de fer du Pacifique serait vraisemblablement pris en considération lors des négociations en Angleterre concernant le chemin de fer du Pacifique. A votre retour, l'autre jour, vous m'avez répété qu'il vaudrait mieux pour nous attendre l'arrivée au Canada des délégués du syndicat du Pacifique, avant de prendre une décision quant à la vente ou à l'affermage de notre chemin de fer provincial.

“ Comme j'ai déjà eu l'honneur de vous le dire, cette question est actuellement d'une importance majeure pour notre province. Cette importance est telle qu'elle justifiera pleinement auprès de vous, j'en suis sûr, mes démarches répétées. Depuis le jour où je déclarai devant l'Assemblée législative de Québec que le gouvernement avait déjà reçu des offres considérables pour la vente ou l'affermage du chemin, je n'ai pas reçu moins de trois nouvelles propositions différentes pour les mêmes fins. Vous comprendrez aisément la perplexité dans laquelle nous nous trouvons. Je ne pense pas que je serais justifiable de perdre une occasion certaine d'assurer à notre province une transaction qui la favoriserait largement dans sa condition financière actuelle ; en même temps je ne voudrais pas disposer de notre chemin sans mettre votre gouvernement en demeure d'assurer au syndicat, avec lequel des négociations ont déjà été entamées, une ligne indépendante jusqu'à l'Océan Atlantique pour le chemin de fer du Pacifique.

“ Je crois donc qu'il est de mon devoir de vous informer que l'on me fait une offre de \$6,500,000 pour notre chemin de fer provincial, tel que le chemin sera après le parachèvement du pont des Chaudières.

“ Dans ces circonstances, j'espère que vous me permettrez de vous demander :

“ 1° Si votre gouvernement serait disposé à garantir à notre province, comme prix de notre chemin, un montant déterminé qui vous permettrait de le passer au syndicat comme une portion du grand chemin du Pacifique canadien ?

“ 2° Si vous croyez que le syndicat serait disposé à nous offrir un prix plus élevé que celui que je viens de mentionner pour l'achat, ou des conditions plus avantageuses pour l'affermage de notre chemin de fer provincial ?

“ 3° Si dans le cas où le gouvernement de Québec garderait son chemin de fer (Q. M. O. et O.), vous seriez disposé à recommander au gouvernement d'Ottawa l'octroi d'un bonus égal à celui accordé au Canada central, à la condition que les arrangements de parcours soient les mêmes en faveur du chemin de fer du Pacifique canadien que ceux imposés au Canada central ? ”

M. le président, je n'ai pas besoin d'énumérer devant cette Chambre les démarches du gouvernement, dans le but de réussir auprès des autorités fédérales. Qu'il me suffise de vous dire que nous n'avons pas, un seul instant, perdu de vue les intérêts que nous représentions, et que tout ce qu'il était en notre pouvoir de faire, nous l'avons fait. J'ai été bien plus loin que ceux qui se font aujourd'hui nos accusateurs. Et si l'on prenait connaissance du mémoire imprimé que je tiens à la main, on verrait que la grande amitié, le grand dévouement que j'éprouve, en ma qualité de membre du parti conservateur, pour le chef du gouvernement d'Ottawa, l'ont cédé au devoir que ma position m'imposait. Je n'y référerai pas davantage, seulement je puis vous dire qu'entre autres choses, à l'appui de nos prétentions, nous exposons le danger qu'il y avait à ne pas faire de notre ligne provinciale la continuation du Pacifique, tel qu'on nous l'avait promis, et comme nous avions le droit de l'espérer. Nous indiquions le nombre toujours croissant des lignes qui nous menaçaient de leur rivalité. En voici l'énumération :

“ 1. La ligne du Canada central de Renfrew à Brockville sur le Grand-Tronc, mettant le Pacifique en relation avec les chemins de fer américains.

“ 2. La ligne projetée depuis Pembroke, ou tout autre point plus rapproché sur le Canada central, à Kingston.

“ 3. Le chemin de fer de St-Laurent et Ottawa, conduisant le trafic à Prescott, puis à Ogdensburg ou sur le Grand-Tronc.

“ 4. Le chemin de fer du Côteau, conduisant directement par le pont du Côteau le commerce du Pacifique sur les lignes américaines.

“ 5. Le chemin de fer de l'Atlantique et de l'ouest partant d'Ottawa en ligne directe passant sur le St-Laurent à Lachine par un pont, et se dirigeant par tout tracé que l'on désirera, soit à Portland, soit à Bangor, soit à Saint-Jean N. B., ou par aucune des lignes déjà en existence.”

Ce n'est pas d'aujourd'hui que nous avons étudié cette question. Dans la presse et dans nos relations officielles, nous avons sans cesse travaillé au triomphe de l'idée de faire du Q. M. O. et O. une partie intégrante du chemin de fer du Pacifique canadien.

Le 3 janvier dernier, je crus que je devais faire un dernier effort pour donner une nouvelle occasion à la compagnie du Pacifique d'acquiescer notre chemin. Je me rendis ce jour-là à Ottawa, et j'y passai deux jours dans ce but. J'allai trouver Sir John A. Macdonald et lui demandai, s'il ne pouvait pas faire un effort auprès du syndicat du Pacifique canadien pour lui faire acheter notre ligne provinciale, lui déclarant que nous avions reçu des propositions d'achat, mais que nous ne voulions pas décider de ces soumissions, sans tenter une dernière démarche auprès de la compagnie du Pacifique canadien.

Voici les conditions que je posais au gouvernement d'Ottawa :

Prix, 8 millions de piastres, intérêt, 5 pour cent ; il y a à peu près pour sept à huit cent mille piastres de travaux à faire sur la ligne Q. M. O. et O. Certaines compagnies s'offrent de faire ces travaux, mais le gouvernement n'obligera la compagnie du Pacifique à faire des travaux, que jusqu'au montant de \$400,000, ce qui portera le prix total du chemin à \$8,000,000. Termes de paiement les plus accommodants, car le gouvernement de Québec ne veut pas diminuer les charges des intérêts sur sa dette.

Ces propositions furent soumises d'une manière confidentielle à la compagnie du Pacifique, et en réponse nous avons reçu l'offre que voici :

On offrait huit millions et trois quarts portant intérêt à 4 pour cent, le capital payable en cinquante ans ; le gouvernement devait dépenser \$750,000 pour finir le chemin.

Je dis ces choses au courant d'une explication, et bien que cet énoncé n'ait peut-être pas sa place ici, je veux que les députés en soient bien saisis dès à présent. On me dira que c'est quelque chose d'effrayant que nous n'ayons pas voulu vendre à ce prix-là. Voici pourquoi nous ne l'avons pas fait. C'est que ces 8¾ millions, payables dans cinquante ans, ne portaient qu'un intérêt de 4 pour cent, ce qui donne tout simplement l'intérêt de \$7,000,000 à 5 pour cent.

La compagnie du Pacifique faisait de plus payer au gouvernement \$750,000 pour les travaux restant à faire.

En ôtant ces \$750,000 sur le montant offert, il restait une somme nette de \$8,000,000.

Ces \$8,000,000 du Pacifique nous auraient rapporté annuellement à 4 p. c. la somme de \$320,000, tandis que les \$7,600,000 offerts aujourd'hui nous donneront à 5 p. c. \$380,000, soit une différence de \$60,000 par année. Or, sait-on ce que \$60,000 par année pendant 50 ans, à intérêts composés, représentent pour le gouvernement ? Et il n'y a pas un sou à déduire ; j'en défie les calculateurs les plus habiles. Ces \$60,000, au bout de 50 ans, donnent \$12,560,000. Je vous dis que l'on ne peut retrancher la moindre parcelle de cette somme de \$12,560,000, et elle représente le montant que nous aurions perdu, en acceptant l'offre des  $8\frac{3}{4}$  millions de préférence à celle des \$7,600,000.

Lorsque l'honorable M. Robertson fit son emprunt de \$4,000,000 à raison de 5 p. c. par an pour 30 ans, nous nous engageons à payer \$200,000 d'intérêts, plus 1 p. c. d'amortissement, ce qui faisait en outre \$40,000 par année. Au bout de 30 ans, nous nous trouverons avoir payé \$6,000,000 d'intérêts, et les \$4,000,000 seraient encore dus, si l'on n'y pourvoyait tous les ans par le payment d'un fonds d'amortissement.

Voilà ce que savent tous ceux qui ont étudié ces questions de finances.

J'ai donc fait toutes les démarches possibles auprès des autorités et du gouvernement fédéral et du Pacifique, et je n'ai pu réussir. J'ai fait peut-être plus que je n'étais tenu de faire, car j'ai peut-être un peu trahi le secret de ceux qui m'avaient fait des propositions, mais j'en agissais ainsi dans l'intérêt de notre province et dans l'intérêt général du pays.

Monsieur le président, on nous a demandé s'il y avait eu des correspondances officielles entre la compagnie du Pacifique et le gouvernement ; je dois répondre qu'il n'y en a pas eu au sujet du contrat qui nous occupe. Il y a eu une correspondance avec la compagnie du Pacifique en 1881, mais cette correspondance était au sujet d'arrangements relatifs à l'échange du trafic ; quant aux autres négociations, elles ont été conduites de vive voix, dans les entrevues qui ont eu lieu à Québec, à Montréal et à Ottawa, entre les intéressés, tant avec la compagnie qu'avec le gouvernement fédéral, dont l'assistance nous a été précieuse ; nous avons discuté le projet d'arrangement, nous l'avons examiné sous toutes ses faces, et lorsque nous en sommes arrivés à des conclusions définitives, nous les avons rédigées, et quand cette honorable Chambre aura pris connaissance de ces documents, elle sera en mesure d'apprécier notre travail.

Un homme qui s'y connaît disait : " J'ai rarement vu des documents aussi clairs et aussi concis que " ces deux contrats. " Je ne m'en attribue pas le mérite, je le donne volontiers à l'honorable procureur général qui occupe une position si distinguée dans la profession légale, à l'avocat éminent dont nous avons demandé les conseils, l'honorable M. Lacoste, et aussi au concours des aviseurs et des officiers de la compagnie du Pacifique et des syndicats qui ont transigé avec le gouvernement.

Je ne veux pas que cette Chambre reste sous l'impression, comme on a essayé de le faire croire au dehors, que le gouvernement fédéral n'approuvait pas notre politique sur cette question. Je suis heureux, M. le président, de pouvoir profiter de cette occasion pour déclarer que nous nous accordions parfaitement avec le gouvernement fédéral, et que les efforts que nous avons faits pour arriver à un résultat satisfaisant pour notre province, ont été approuvés par les autorités fédérales et vivement secondés. Je dois dire que c'est à cette amicale co-opération que nous devons les bons résultats de la proposition de la compagnie du Pacifique, car le gouvernement de Québec et le Pacifique étaient partis de deux points assez éloignés l'un de l'autre.

A la session de 1881, à Ottawa, quant nous mentionnions au Pacifique une offre de six millions et trois quarts qui nous était faite pour notre chemin, les gens du Pacifique nous répondaient tout bonnement que c'était une offre *folle et extravagante* ; et six mois à peine avant la conclusion de notre traité avec eux, ils n'en étaient arrivés encore qu'à faire des offres pour une seule division, la partie ouest, et à limiter les offres à \$3,000,000, se basant sur le fait qu'ils pouvaient construire eux-mêmes une ligne pour ce montant. C'est à la suite de ces instances conjointes de nos amis d'Ottawa et de nous-mêmes, que ces messieurs finirent par augmenter leur prix de \$600,000 et par consentir à faire pour \$400,000 de travaux. C'est sur cette détermination finale que le gouvernement prit aussi la sienne.

M. le président, il est une accusation plus grave encore.—plus basse et plus lâche que les autres, s'il est possible.

Je me trouvais en France durant la dernière période électorale. Dans cette France républicaine, dans ce Paris socialiste, j'ai vu bien des extravagances, bien des choses étranges, j'ai vu les funestes aberrations auxquelles peuvent arriver certaines couches sociales à un moment donné ; mais je dois dire que je n'y ai connu rien d'analogue à ce qui a été publié dans certains journaux de cette province. Je n'ai jamais, en France, entendu déclarer que le pays était pourri, que la nation était vendue et que les députés qui se mettaient en vente se comptaient par



douzaines. J'ai vu ridiculiser des hommes, mais je n'ai jamais vu outrager la France.

Comment ! oser dire que notre Chambre a été en partie recrutée au moyen de l'argent de certains agents exerçant un monopole sur la députation, oser dire que les billets de banque, les centaines et les milliers de piastres, prix de leur honte, circulaient entre les mains des élus du peuple ! Oui, je le constate avec regret, tout cela a été imprimé dans une certaine presse qui avait l'effronterie et l'impudence de dire : " Que le premier ministre nous traduise à la barre de la Chambre et l'on verra bien si nous sommes capables de prouver nos accusations. " On était ainsi brave parce qu'on savait bien qu'on ne serait pas traduit à la barre de cette Chambre. On agissait comme ces bravaches qui disent : Je veux me battre," mais qui en même temps ont la précaution de dire à ceux qui les entourent ; " Tenez-moi bien."

Lorsqu'on lançait à notre députation des injures aussi sanglantes, on savait qu'on disait un mensonge, car on savait parfaitement bien que notre députation ne s'était pas vendue.

Comme je le disais, monsieur le président, il y a quelques instants, puisqu'il faut dégager du débat tout ce qui ne fait pas partie essentielle de la question soumise à cette Chambre, je relèverai un autre reproche qu'on a fait au gouvernement : celui d'avoir hâté la vente du chemin de fer du nord, et cela sans venir consulter le parlement. Je vous parlerai plus tard de celui de nos honorables amis dans cette Chambre qui s'est fait, je ne dirai pas le prophète, mais le missionnaire de cette idée : que le gouvernement ne doit pas être le gouvernement, et que c'est la Chambre qui doit gouverner, et que le ministère ne vient qu'après la Chambre. La théorie que la Chambre doit gouverner et que le ministère ne vient qu'après la Chambre est tout à fait nouvelle. Celui qui l'a émise en cette enceinte n'a pas pris la peine de l'étudier suffisamment. Il s'agissait peut-être pour lui de plaire en ce moment à la plèbe, car c'était flatteur ; mais cette théorie sentait un peu trop la démagogie.

Nous sommes heureux d'être régis par la constitution anglaise et nous devons l'accepter telle qu'elle est, et cette constitution pose en principe que le gouvernement administre, et ensuite ses actes sont soumis à la Chambre qui blâme ou approuve le gouvernement. Ainsi, le gouvernement travaillera, étudiera une mesure, la mûrira, lui donnera toute la perfection possible, puis viendra l'expliquer à la Chambre, qui l'approuvera ou la désapprouvera selon son mérite ; mais ce n'est pas à la Chambre à faire la besogne du gouvernement. J'aimerais beaucoup

à voir les messieurs de la compagnie du Pacifique convoqués à la barre de cette Chambre et discutant tour à tour avec les soixante-quatre membres de cette honorable Chambre par l'entremise du président, lisant leurs réponses non pas verbales, la procédure s'y oppose, mais écrites. Quel est l'homme d'affaire qui se soumettrait à ce procédé ?

Le projet de la vente de ce chemin de fer provincial est soumis à la Chambre, et le gouvernement n'est pas engagé pour un seul sou dans cette transaction, au cas où elle serait mise de côté par cette Chambre. Après avoir étudié et mûri l'affaire, nous la soumettons à la Chambre, qui décidera si elle doit être ratifiée ou non.

Eh bien ! je demande si ce n'est pas là ce que doit faire un gouvernement honnête, et si le ministère n'a pas agi on cette circonstance comme il le devait faire. On dit encore :

“ Nous n'aimons pas la précipitation que le gouvernement met en cette affaire. Chacun doit se demander : pourquoi vendre le chemin “ du nord, cette belle, cette immense propriété publique, cinq jours “ avant l'ouverture des Chambres ? Pourquoi faire des conciliabules de “ députés, huit jours avant la discussion publique d'une si grave mesure ? “ Craint-on la lumière ? Ou bien a-t-on voulu engager d'avance la “ parole des membres de la députation, bien que le vote de chacun ne “ doive se donner qu'après le plus mûr examen ?

Il est vrai que le public n'est pas admis aux délibérations de l'Exécutif et qu'il n'a pas été mis au courant du détail des négociations qui ont eu lieu ; mais je puis assurer cette honorable Chambre que nous n'avons ménagé ni temps, ni travail.

Je voulais avoir une session en janvier, si en décembre tous les projets de vente eussent été prêts ; depuis plusieurs mois j'étais en correspondance avec tous ceux qui pouvaient s'intéresser à une telle affaire ; mais il est survenu d'autres offres, d'autres demandes, et le gouvernement, ne voulant pas faire d'arbitraire, a donné à ceux qui étaient venus au dernier moment, l'avantage de soumettre leur proposition au gouvernement ; voilà pourquoi la transaction ne s'est terminée que quatre jours avant la session. Ce n'est pas nous qui avons pressé la session ; mais c'est la session qui nous a pressés ; car je voulais avant tout soumettre à cette Chambre les arrangements que nous avions conclus.

On ne me fera pas, de l'autre côté de la Chambre (l'orateur désigne la gauche) un reproche d'en avoir agi ainsi, car le gouvernement qui nous a précédés avait fait exactement la même chose.

“ Craint-on la lumière ? Pourquoi faire des conciliabules de députés,

“ huit jours avant la discussion publique d'une si grave mesure ? ” Je ne sais pas, monsieur le président, où l'on a trouvé qu'il y avait eu des conciliabules de députés huit jours avant la session ; mais je connais bien des gens qui ont tenu des conciliabules, et qui se sont permis de discuter des choses dont ils ne connaissent pas le premier mot, et qui ne devaient être discutées que devant cette honorable Chambre. En effet, je dois le dire, les réunions qui ont été faites à cette fin n'étaient pas du tout convenables, ces questions devant être étudiées et discutées par la députation. Il ne s'agit pas ici d'une question de législation qui surgit tout à coup, d'une manière subite et imprévue ; c'est la conséquence pratique de la politique de deux gouvernements ; c'est un grand acte administratif que la députation doit discuter et décider, après avoir entendu les explications du ministère. Mais au lieu de respecter ce principe constitutionnel, on s'est mis à faire des assemblées pour blâmer la conduite du gouvernement dans cette transaction, et même l'on est venu me dire, vendredi dernier, qu'on tenterait d'intimider le gouvernement. Je suis venu expressément ce soir-là dans cette enceinte pour déclarer que l'intimidation n'avait jamais eu et n'aurait jamais prise sur mon esprit, et si l'on croit me faire peur et surtout intimider la députation, on se trompe du tout au tout. Aussi longtemps que je serai chef de ce cabinet, ni moi, ni mes collègues ne permettrons que cette enceinte parlementaire soit souillée comme elle l'a déjà été il y a quelques années, et que l'on vienne briser les vitres de cette Chambre et renouveler de périlleux actes de vandalisme. Aussi longtemps que je serai à la tête du gouvernement, je saurai prendre les moyens de réprimer de tels attentats. Une Chambre d'assemblée qui perdrait le respect d'elle-même au point de se laisser ainsi intimider, troubler dans ses délibérations, ne mériterait pas de représenter la nation, et le gouvernement qui ne réprimerait pas de suite une telle atteinte au respect dû à l'autorité, ne mériterait pas de rester au pouvoir.

Nous aurions bien pu demander de retarder à une nouvelle session. Peut-être, si nous avions simplement écouté notre intérêt personnel comme ministres, si nous avions tenu à nos portefeuilles autant que l'on veut bien le faire croire, nous l'aurions fait. Ah ! si on savait que c'est une succession peu profitable que celle qui nous a été laissée par nos amis de l'opposition actuelle ! Les douceurs du pouvoir sont plutôt du domaine de l'imagination, que du domaine de la réalité. Nous aurions pu retarder cette session. L'orage se serait passé, car tous les orages se ressemblent en ce point : ils prennent vite fin. Nous n'avons pas voulu attendre. Nous avons demandé que la session fût convoquée

le plus tôt possible. J'ajouterai qu'il existait une considération plus importante encore pour hâter la convocation des Chambres. C'est celle-ci : le gouvernement a encore des travaux considérables à exécuter pour terminer la ligne provinciale, comme le prouve l'état des dépenses nécessaires que nous avons été obligés de fournir à l'honorable trésorier de la province pour lui permettre de préparer son budget. On travaille encore aux ouvrages indispensables pour faire arriver les convois aux casernes, à Montréal — et je me suis dit avec mes collègues que si nous pouvions livrer vers le premier d'avril prochain aux deux syndicats, — si toutefois la Législature sanctionne les projets de vente qui lui sont maintenant soumis — les travaux qui nous restent à faire et qui ne marchent aujourd'hui que pour nous permettre de dire qu'ils ne sont pas suspendus, le gouvernement en serait aussitôt déchargé.

Actuellement il est tenu compte des déboursés faits pour ces travaux depuis la date du contrat avec la compagnie du Pacifique, maintenant devant vous, et si ce contrat est définitivement signé, nous établirons le compte des déboursés faits par le gouvernement pour ces travaux, depuis le premier mars. Il était donc important pour la province de retarder le moins possible cette session. Comme vous pouvez le voir d'après les cédules attachées aux deux projets de contrat, ces travaux que les syndicats sont tenus d'exécuter s'élèvent à une somme de \$1,098,000. Pour l'exécution de travaux aussi considérables, nous allons être obligés de demander des subsides à cette honorable Chambre, et le plus tôt nous serons dispensés de faire ces travaux le mieux ce sera pour le pays.

Monsieur le président, nous n'avons pas été effrayés de tout le bruit qui a été fait à propos de la vente de notre ligne provinciale. Je me suis dit ceci : tout ce fracas n'est pas sérieux, ce bruit n'est pas sincère, car tout le pays a approuvé l'opinion formulée par mon honorable ami le chef de l'opposition, par mon honorable ami le député de St. Hyacinthe et aussi par les deux gouvernements qui ont précédé celui-ci, savoir : qu'il faut vendre notre ligne de chemin de fer provincial. Le pays était unanime sur ce point.

J'ai eu le témoignage d'hommes d'affaires les plus distingués dans les rangs du parti libéral. Tous s'accordaient à dire que le gouvernement avait parfaitement réussi dans cette affaire. J'oubliais de vous dire, M. le président, que l'honorable député de Saint-Hyacinthe avait ajouté que le danger qui menacerait peut-être le gouvernement après avoir accompli cette vente, serait les tiraillements qu'il éprouverait de tous côtés pour l'emploi de la somme réalisée. Sur ce point, je m'accorde

parfaitement avec lui, ainsi qu'avec l'honorable chef de l'opposition. Dès les premiers jours de la campagne électorale, et chaque fois que j'ai eu occasion de traiter cette question, j'ai annoncé la ferme détermination du gouvernement d'employer le prix de la vente du chemin au dégrèvement de la dette publique. Mon honorable ami, le député de Lotbinière, doit se rappeler à ce propos la déclaration explicite que j'ai faite en sa présence à la grande assemblée de Bellechasse, à St-Raphaël. En réponse, non-seulement à Montréal, mais à Montmagny, et à Bellechasse, l'honorable chef de l'opposition faisait la déclaration suivante : " Si le gouvernement vend notre chemin \$8,000,000, je suis prêt à lui " prêter mon concours. Mais je crains qu'il ne confie les fonds à un " homme qui n'a pas la confiance du pays, à M. Sénécal, qui peut " ruiner bien des gouvernements. Mais si le gouvernement actuel vou- " lait nous promettre que le prix de vente ne sera pas mis comme fonds " dans le trésor, mais sera appliqué rigoureusement à payer nos créan- " ciers, je promets au premier ministre mon appui et celui de mes " amis sur cette question."

Avec la permission de mon collègue l'honorable trésorier de la province, je dirai à mon honorable ami le député de Lotbinière, qu'un projet sera présenté à cette Chambre statuant que pas un sou des sommes qui pourront revenir au gouvernement de cette transaction, ne sera appliqué à l'administration ordinaire des affaires de la Province, mais que le produit de la vente des deux divisions du chemin devra être appliqué au paiement de la dette provinciale exclusivement.

La nécessité où nous étions d'équilibrer nos finances, nous a amenés à la décision de vendre notre chemin. Le grand bruit qui s'est fait dans le public n'a pas eu pour cause l'intérêt public seulement. Le mouvement était dirigé par des mécontents, et l'on a profité d'un moment de faiblesse de quelques membres du parti conservateur ; on a profité d'un moment d'écart, d'une erreur de jugement, d'un ex-ministre, pour satisfaire de vieilles rancunes. Et l'on a jeté à tous les vents un cri d'appel aux mécontents, aux jaloux et aux ambitieux.

Mais avant de pénétrer dans les considérations multiples que notre politique entraîne, je demanderai à faire un peu l'histoire de la question, M. le président. C'est toujours avec plaisir que je me reporte à ce que je dois appeler le commencement de la politique des chemins de fer dans la province de Québec. Dans le premier discours que j'eus l'honneur de prononcer dans cette Chambre, le 29 décembre 1867, j'eus l'audace de parler de chemins de fer et de dire que notre rive nord était le *back bone* de la province de Québec et de l'ancienne province du

Canada. Non pas que je veuille, en aucune façon, diminuer l'importance et la valeur des autres parties du pays, mais on sait qu'il y a dans tous les pays certains endroits privilégiés, que l'on considère comme des remparts dans le cas où des malheurs viendraient à fondre sur la patrie. J'espère que nous n'aurons jamais de telle calamité, mais si le destin nous réservait des jours aussi mauvais, la rive nord serait le véritable rempart de notre nationalité. Je me demandais, puisqu'il en était ainsi, pourquoi cette même rive nord, qui avait si longtemps rêvé un chemin de fer, n'en serait pas dotée.

Plus tard, j'eus occasion de faire valoir les prétentions du chemin de fer des Piles et du St-Maurice.

A cette époque, je défendais les prétentions, les réclamations et les droits de la ville de Trois-Rivières et de la division de Saint-Maurice. Le premier discours que je prononçai à propos de ce chemin, m'attira d'assez vertes remontrances du gouvernement d'alors, non pas que je fisse la lutte contre le gouvernement, mais parce que, disait-on, je me mêlais d'affaires un peu trop éloignées de mon comté. J'avais la prétention dans ce temps-là de m'occuper un peu des affaires de la province, et de croire que c'était là une question qui méritait la considération de la Chambre.

La prétention du chemin de fer des Piles fut d'abord repoussée avec vigueur. A la suite d'assemblées et de réunions, le regretté M. Turcotte finit par obtenir un octroi considérable de terres; mais cet octroi avait été obtenu parce qu'on avait ajouté au projet de loi du chemin de fer des Piles une clause disant que l'octroi devait aussi s'appliquer au chemin de la rive nord.

Depuis ce temps-là le chemin des Piles a été des plus modestes, et ce n'est que par le projet que nous allons soumettre à la Chambre qu'il verra son entière réalisation, tel que l'avaient conçu ces auteurs.

Plus tard la compagnie du chemin de fer du nord s'organisa. On vint devant les comités, devant la Chambre, pour obtenir des octrois pour sa construction, et c'est alors que commença le mouvement qui a fini par nous donner notre ligne provinciale. Mais avant cette époque était commencé le chemin de fer de colonisation du nord, de Montréal à St-Jérôme, et ce chemin, qui n'était qu'un roseau, a donné naissance à un arbre gigantesque, puisqu'il fut la cause déterminante du "Mont-réal, Ottawa, et Occidental," qui créa à son tour le Pacifique canadien.

Il y eut en ce temps-là une espèce de croisade enthousiaste. Une compagnie se forma, et jeta les bases du plan gigantesque du Pacifique canadien. Pendant 18 mois, presque toute la vallée du nord de l'Ottawa,

à partir de Montréal jusqu'à Pontiac, fut littéralement envahie par les apôtres de l'entreprise, et à la fin, on parvint à faire accepter le projet, qui voit aujourd'hui sa pleine et entière réalisation. Deux compagnies se formèrent, l'une à Québec, construisant le chemin de la rive nord de Québec à Montréal, avec l'embranchement des Piles, l'autre à Montréal pour construire le chemin à lisse de colonisation du nord de Montréal à Ottawa. Voilà ce que l'organisation a pu produire dans l'espace de deux ans. Le travail fut immense. On avançait vigoureusement, mais plus on avançait plus les obstacles se multipliaient.

La même puissance qui avait empêché la construction du chemin de la rive nord depuis 1852 à 1872, se faisait déjà sentir, et les capitalistes importants qui s'étaient mis à la tête de cette entreprise, et qui étaient passés en Angleterre pour y trouver un appui monétaire, virent leurs efforts échouer, et revinrent au pays sans avoir pu négocier les bons, qui leur auraient procuré les fonds nécessaires. C'est de cette époque que date la première idée de la construction du chemin par le gouvernement. En 1875, l'administration qui avait suivi celle de l'honorable M. Ouimet, annonça au public qu'elle se chargeait de la construction du chemin de fer de Québec à Ottawa. C'était là, M. le président, une politique vigoureuse, hardie, peut-être audacieuse.

Quoi qu'il en soit, nous apprécions aujourd'hui les bons résultats d'une entreprise dont on n'avait pas calculé les conséquences. Car si, alors, il eut été possible, on aurait reculé devant la terrible responsabilité qu'assumait le gouvernement.

A Dieu ne plaise que je veuille revenir contre une politique que j'ai franchement défendue et soutenue, et que je croyais devoir être féconde pour le pays.

Je ne me cachais pas toutefois les dangers financiers que la province pouvait courir en prenant à sa charge cette immense entreprise. J'écrivais dans *La Minerve* à la date du 21 septembre 1875 :

« Les élections ont eu lieu et leur signification a été comprise de tout le monde, savoir : que les conservateurs de la province de Québec ne sont pas une faction politique, mais bien un grand parti, raisonnant et réalisant ses idées, sans s'occuper plus qu'il ne faut des individualités. On a vainement essayé de soulever des ferments de dissensions entre les anciens et les nouveaux ministres. La grande voix du parti a couvert ces cris de discorde et le ministère est sorti des élections avec des éléments de vitalité dont il a droit d'être fier, et qu'il doit mettre au service de la cause qui l'a fait triompher.

« A peine sortis de la lutte et de la victoire, nos chefs n'ont pas eu à

chercher longtemps pour trouver une occasion de se montrer à la hauteur de la position que le pays venait de leur faire. Une question immense se dressait devant eux, menaçante pour l'avenir de la province, terrible et dangereuse pour un gouvernement : Que vont devenir nos chemins de fer ? . . . . .

“ Il n'y avait pas à hésiter : le travail incessant des instigateurs de l'entreprise, la générosité des municipalités, la libéralité des gouvernements avaient déjà enfoui des millions dans ce vaste sillon à moitié creusé de Québec à Ottawa. Il fallait sauver cela, et avant tout cela, et plus que cela, l'avenir de la province demandait bien haut l'intervention du gouvernement dans cette crise inattendue.

“ D'un autre côté, la question était grave. Il s'agissait de millions, et, pour un gouvernement qui se soucie de l'avenir, le “ *reddé rationem* ” est redoutable, lorsqu'il faut baser de grandes opérations sur des ressources assez restreintes. Notre province n'est pas obérée, tant s'en faut : et pourtant on a déjà trouvé maintes fois à redire. Que sera-ce quand il faudra couvrir les déficits béants d'une dette envahissante, avec les seuls revenus de nos bois et de nos terres publiques ? Car il ne faut pas se dissimuler qu'à part ces deux sources de revenus, qui ne peuvent pas, après tout, augmenter bien longtemps, il ne nous reste guère que la taxe directe pour faire fonctionner notre système de gouvernement provincial.

“ Deux moyens se présentaient naturellement au gouvernement pour prévenir la catastrophe dont nos chemins étaient menacés par l'échec que nous avons éprouvé sur le marché anglais : aider, par de nouveaux secours, par des facilités d'emprunt ou par des prêts directs, les associations d'individus qui s'étaient mises à la tête de ces entreprises ; ou prendre complètement en mains la construction, la direction et l'administration de ces chemins. Le premier de ces moyens était un remède à la crise, une solution des difficultés au milieu desquelles les compagnies se trouvaient placées ; le second créait tout un système.

“ Si l'on n'a consulté que le goût, le désir de la population, il n'y a rien d'étonnant que l'on ait choisi le dernier moyen. On ne peut s'adresser à meilleure enseigne qu'au gouvernement lui-même pour exécuter la chose que l'on tient à savoir. C'est bien le parti le plus simple ! mais est-ce bien aussi le plus sage ? La population qui forme les trois quarts de la province, notre population française, a un défaut qu'elle tient de ses traditions féodales et monarchiques, c'est de toujours trop compter sur le pouvoir gouvernemental pour accomplir ce qui devrait être laissé à l'initiative individuelle. Est-il de saine politique



pour un gouvernement de favoriser ce penchant ? Ne devrait-il pas plutôt s'efforcer de le faire disparaître ? Cette disposition de notre population ferait très-bien avec un pouvoir centralisateur absolu et la taxe directe ; avec nos institutions politiques, ce penchant est un danger menaçant pour les gouvernements qui voudraient y céder.

“ Qu'on veuille bien nous comprendre : nous n'entendons pas blâmer nos amis ; nous exposons une opinion ; nous exprimons une crainte, croyant qu'il est de notre devoir d'en agir ainsi. Et encore ne le faisons-nous qu'avec cette restriction bien distincte, que si c'était là le seul moyen d'assurer la construction des chemins en question, il n'y aurait pas à hésiter, il faudrait l'adopter.

“ Il y a plus d'une question à étudier dans cette importante affaire qui doit être traitée avec la plus grande prudence.”

La compagnie du Montréal, Ottawa et Occidental fit des observations très-judicieuses à l'honorable M. de Boucherville sur les chances et la probabilité qu'il y avait pour une compagnie de continuer la construction du chemin de fer avec l'aide que cette compagnie avait déjà eue en y ajoutant une aide qu'elle réclamait en sus. Cette compagnie de la rive nord demandait seulement au gouvernement de lui garantir \$2,000,000 de ses bons,—la compagnie donnant en retour une hypothèque sur son chemin,—la fameuse hypothèque que le gouvernement a eue pour les avances faites aux commissaires en 1876.

Moi-même, j'avais pris sur moi de donner un autre avis au gouvernement, et j'avais dit que quand même il faudrait que le gouvernement, augmentât son subside d'un million de piastres en sus du subside déjà donné, et des 2,327,000 acres de terres, ce sacrifice additionnel d'un million de piastres serait peut-être préférable, parce qu'il n'était pas difficile alors de prévoir que le gouvernement serait en définitive appelé à mettre un contingent considérable dans cette entreprise.

Cependant j'avouerais que, prenant les choses tel que le gouvernement l'a fait en 1875, il n'a peut-être rien perdu en ce qui concerne la somme que nous avons à déduire aujourd'hui sur le coût total de l'entreprise. Les terres du lac Témiscamingue, dont une partie ont été vendues en octobre 1880, valent certes plus d'une piastre de l'acre au gouvernement. Je disais aussi qu'en sus de ces \$5,000,000, valeur qu'on donnait aux compagnies, si le gouvernement avait ajouté \$1,000,000, la crise passée, ces compagnies pouvaient vendre leurs bons et établir le chemin. Et je croyais qu'il valait mieux sacrifier un million que d'exposer la province aux dépenses qu'on a encourues depuis.

Mais en supposant même que le gouvernement ait alors commis une

faute, ce fut une faute heureuse, et je ne la regrette pas cette faute, car elle a eu pour effet d'assurer le parachèvement du chemin.

On me dira que j'appuyais la politique du gouvernement en 1875. C'est vrai, j'appuyais alors mes chefs sur qui pesait la responsabilité de la direction des affaires, et, dans un discours chaleureux que je fis alors dans cette Chambre, j'en appelai à la loyauté du parti conservateur pour aider le gouvernement dans la tâche sérieuse qu'il assumait ; je basai mes arguments et mes calculs sur les chiffres qui furent donnés par l'honorable député de Sherbrooke, par le *leader* de la Chambre et par l'honorable M. de Boucherville.

J'ai eu foi dans l'expérience de ces messieurs, et je dois déclarer que je ne m'en répons pas, bien que cette entreprise ait placé la province dans une impasse, dont nous sortirons facilement si la même loyauté que nous avons montrée alors nous-mêmes, guide aujourd'hui les honorables membres de cette Chambre.

En 1875, le gouvernement, avant d'exposer sa politique devant les Chambres, décida, sans demander de soumissions, de donner deux contrats, dont l'un de 4 millions et quelques cent mille piastres, et l'autre de \$3,600,000, c'est-à-dire environ \$8,000,000, à être jetés dans cette entreprise, sans aucune autre garantie pour le gouvernement que la solvabilité des entrepreneurs. Ces deux contrats furent soumis à la Chambre et l'on put constater que la continuation des travaux par les entrepreneurs était autorisée avant que le contrat eût reçu la sanction de la Chambre.

On a dit alors comme aujourd'hui : " Mais pourquoi n'avoir pas discuté ces contrats devant la Chambre et fait nommer un comité pour les examiner. "

Ceux qui parlaient ainsi étaient un petit nombre des mécontents, qui sont toujours disposés à renverser les gouvernements, mais qui n'ont jamais su les former.

Ces contrats, il est vrai, n'étaient pas irréprochables, car ils ont été déclarés mal faits par les commissaires et les ingénieurs du gouvernement, et j'en trouve la preuve dans deux rapports officiels, le premier publié par les commissaires du chemin de fer, messieurs Malhiot, Irvine et Chinic, portant la date du 31 décembre 1877 et signé par ces messieurs. Je lis dans ce rapport ce qui suit : " cependant il ne faut pas oublier que le chemin ne pouvait pas être construit pour le prix porté au contrat entre le gouvernement et les entrepreneurs ; aussi, en décembre 1876, les divers subsides accordés par la Législature pour la construction des dits chemins étant épuisés, à l'exception de \$19,500

“ et les municipalités ayant jusque-là refusé de payer leurs souscriptions  
“ les commissaires ont obtenu du gouvernement de la province diverses  
“ avances qui s'élevaient, au 1<sup>er</sup> décembre courant, à la somme de  
“ \$2,345,000.” C'était là le déficit que les commissaires constataient  
dès 1877 sur les contrats qui avaient été donnés par le gouvernement.  
Dans le second de ces rapports, celui de M. Shanly, on trouve les  
observations suivantes faites par lui sur l'un des contrats en question :

“ On peut répondre de suite et négativement à la question de savoir  
“ si cette somme est suffisante pour terminer les travaux. Il fallait, au  
“ moins, \$700,000 de plus pour terminer les travaux lorsque le gouver-  
“ nement a passé le contrat le 16 novembre 1875 : le fait est que les  
“ quantités des excavations, de la maçonnerie, etc., etc., qui ont servi  
“ de base au contrat étaient fausses, supposées et non réelles.”

Voilà les contrats qui furent soumis en parlement à cette époque, et  
sur lesquels nous avons eu à travailler. S'il y a des déficits, il ne faut  
pas trop en blâmer le gouvernement qui a fait ces contrats. J'ai déjà eu  
occasion de dire en cette Chambre, que, dans l'appréciation des fautes  
énormes de l'administration subséquente, celle de mon honorable ami  
qui siège maintenant à la gauche, il fallait faire la part des circonstances.  
Je comprends facilement qu'absorbé complètement par les besoins d'une  
situation précaire, pouvant à peine donner son temps à l'administration  
de la chose publique au milieu des bouleversements politiques d'alors,  
et se trouvant harassé par la guerre incessante de tous les jours que lui  
faisait dans le temps la loyale opposition de Sa Majesté, mon honorable  
ami ait été entraîné dans bien des fautes, ait rencontré bien des obs-  
tacles. Je ferais des reproches à cette opposition dont j'étais alors le  
chef, si je ne croyais sa conduite justifiée par l'importance de la ques-  
tion qui se débattait alors. Les pertes que la province a dû subir pen-  
dant cette lutte, la suspension presque complète de toute action gou-  
vernementale, n'étaient rien en comparaison du malheur irréparable qui  
aurait frappé le pays, si, dans les traditions de notre histoire, eût été  
confirmé l'acte arbitraire qui avait sapé la base du gouvernement électif  
et responsable.

Je suis étonné d'entendre dire : “ Nous pensons que vous avez fai-  
“ un mauvais marché. Nous avons fait des calculs et nous déclarons  
“ que le prix est trop peu élevé ; nous pensons que si le gouvernement  
“ gardait son chemin, il pourrait réaliser des bénéfices en l'administrant  
“ lui-même.”

Demandez à ces gens sur quoi ils s'appuient pour dire cela, demandez-  
leur s'ils ont consulté des autorités en matières de chemins de fer,

demandez-leur s'ils ont entre les mains des calculs d'ingénieurs, et ils vous répondront qu'ils n'ont rien de cela. Cependant il n'en affirmeront pas avec moins de présomption qu'ils s'y connaissent aussi bien que qui que ce soit. Ou, comme le disait l'honorable député de Québec-est dans la fameuse assemblée du bureau de commerce : " Je vois bien le rapport de M. Shanly, j'ai vu ses conclusions, il est vrai qu'il y déclare que les prix offerts sont très-avantageux, que les contrats offrent toutes les garanties possibles, mais, moi, le député de Québec-est, qui n'ai aucune expérience dans ces choses, j'affirme que M. Shanly ne sait pas ce qu'il dit, et je n'ai pas foi dans son appréciation."

On fait des calculs à perte de vue sur des probabilités, sur des espérances. Cela fait bien pour un prospectus, pour une réclame, mais cela ne balance pas les livres du trésor. Je ne suis pas de ceux qui croient aveuglément à ce que disent les chiffres groupés pour plaire, mais j'aimerais qu'on me désignât un grand projet, un grand chemin de fer, qui n'aient trompé leurs auteurs dans la perspective des profits que ces entreprises devaient rapporter. Prenons, par exemple, le prospectus de Grand-Tronc, publié en 1852 ; on y promettait des résultats brillants et presque immédiats aux actionnaires. Les calculs paraissaient bien faits et il n'y avait pas à s'y méprendre, la fortune des souscripteurs était faite. Et cependant, après les travaux énormes et les efforts incessants que l'on a faits depuis 30 ans, on est encore à chercher les moyens de payer les bons préférentiels qui ont été émis. Les premiers actionnaires se consolent peut-être, comme celui que je rencontrai en 1876 à Liverpool, qui, me montrant £9,000 de bons primitifs du Grand-Tronc, me disait : " J'ai encore une consolation, ces billets ont été imprimés avec luxe, et l'impression s'en conserve bien. " En me montrant aussi un document qui accompagnait ces bons, il me dit : " J'ai encore une autre consolation en lisant le prospectus alléchant que " que l'on mettait devant le public. C'est si bien dit et si bien écrit que " je rêve encore aux profits que j'aurais dû faire. "

Que nous disaient les avocats du Q. M. O. & O. en 1875 ? Le premier ministre d'alors, homme très-peu crédule, on le sait, le *leader* de la Chambre, nous assurait les plus heureux résultats, et ne portait les dépenses à faire par le gouvernement, qu'à 2 millions et demi de dollars.

L'honorable M. de Boucherville disait à la séance du Conseil législatif du 23 décembre 1875 :

" Dans l'arrangement primitif proposé et non accepté, le gouvernement aurait dû garantir l'intérêt sur deux millions. Or garantir deux

millions équivalait à les payer ou que l'on emprunte ou que l'on ne paie que l'intérêt, pendant que le gouvernement, par le projet qu'il soumet à cette Chambre, ne sera responsable, pour tout le chemin, c'est-à-dire depuis Québec à Portage-du-Fort, que d'une somme de \$2,327,000. Cela est dû à la réduction que nous avons obtenue en faisant de nouveaux contrats avec les entrepreneurs."

Bien plus, un homme qui pourtant n'a jamais été optimiste en matière de finances, l'honorable député de Sherbrooke, alors trésorier, était lui-même tombé dans le panneau, et il croyait qu'une ère de prospérité allait commencer pour la province. Il croyait surtout que le chemin ne coûterait absolument que la somme que l'on calculait dans ce temps-là, c'est-à-dire une somme totale, y compris les réserves et les dépenses imprévues, de \$9,800,000. Et il fallait naturellement déduire de cette somme totale les terres que nous avons reprises et les souscriptions municipales.

Citons plutôt ses calculs :

" 158 milles pour la ligne principale avec rails d'acier,	
" et 4 ponts de fer; 27 milles pour l'embranchement	
" des Piles, avec rails de fer, pont de bois et bateau à	
" vapeur .....	\$4,732,387.00
" Chemin de fer de Montréal, Ottawa et Occidental, 123 1/2	
" milles pour la ligne principale avec rails d'acier, ponts	
" de fer et 14 milles pour l'embranchement de Saint-	
" Jérôme.....	3,601,649.75
" De Aylmer à Portage du Fort, étendue de 50 milles à	
" \$20,000 le mille, non compris le matériel roulant....	1,000,000.00
" Ajouter le coût de la station de Montréal, le pont sur	
" l'Ottawa, etc., etc.....	466,701.00
<hr/>	
" Soit un total de.....	\$9,800,737.75

Nous avons dû payer ou serons obligés de payer près de 4,000,000 de plus que cette somme pour construire la ligne seulement jusqu'à Aylmer.

M. Shanly avait donc raison lorsqu'il disait que les chiffres sur lesquels on basait les contrats, devaient nécessairement être de beaucoup dépassés.

Si je cite ces passages des discours de mes prédécesseurs, c'est pour démontrer à cette Chambre que lorsqu'on veut faire d'avance des calculs sur les dépenses ou les profits d'un chemin, ou sur le coût de sa

construction, on est toujours trompé. C'est pour cette raison que le gouvernement n'a pas voulu prendre ces *alias* dans le calcul de notre budget. Nous ne voulons pas marcher avec des calculs fantaisistes, mais avec les chiffres officiels que nous avons devant nous. Nous connaissons les déficits qui se sont accumulés depuis quelques années, et celui de cette année ; nous connaissons les sources de notre revenu, celles qui sont certaines ; nous comptons ce que nous avons à payer comme intérêt et amortissement sur notre dette, et nous ne voulons tromper ni la Chambre, ni le public, en nous fiant à l'incertain. Nous devons à nos créanciers de ne plus courir de risques dans l'évaluation de nos ressources.

Nous savons qu'en vendant notre chemin, nous dégrevons notre budget suffisamment pour assurer au pays que les déficits cesseront, et que nous pourrons voir dans un avenir très-rapproché le jour où les surplus les remplaceront.

Je ne me fondais pas sur des calculs fictifs quand j'ai dit que la province ne perdait rien dans la transaction que nous voulons faire. Je l'ai dit, et j'avais raison, car les chiffres sont là pour le prouver. Les sommes payées pour la construction du chemin s'élèvent, suivant l'état que je mettrai devant cette honorable Chambre, à une somme totale de douze millions six cent et quelques mille piastres. Ajoutons à cela les \$400,000 que j'ai toujours comptées pour le parachèvement du chemin et nous aurons les \$13,000,000.

J'ai dit que la province en 1875 faisait le sacrifice de deux millions six cent et quelques milles piastres, plus 2,327,000 acres de terre, faisant en chiffres ronds \$5,000,000 ; je ne vois pas pourquoi l'on ne ferait pas aujourd'hui le sacrifice que nous étions disposés à faire alors. C'est là la base financière que j'ai posée dès le commencement, lorsque j'ai décidé de recevoir des offres pour notre chemin. Et encore pourrions-nous facilement estimer le sacrifice que nous faisons en 1875 à un montant plus élevé. Car ces terres valaient certes plus qu'un dollar de l'acre. L'agent des terres le plus compétent, M. Russell, estimait la valeur de ces terres à trois piastres de l'acre, et, dans cette Chambre même, le député d'Argenteuil d'alors, monsieur Bellingham, ne les estimait pas à moins de cinq piastres de l'acre.

Nous avons fait la vente d'une partie de ces terres le 15 octobre 1880, et les enchères sur la partie vendue se sont élevées à \$262,000, seulement pour le bonus de la coupe de bois. Ajoutons à cela la rente foncière payée par les marchands de bois et le revenu considérable que donnera l'exploitation de cette région forestière, et cette honorable

Chambre n'aura pas de peine à conclure avec moi que ces terres valent aujourd'hui pour la couronne plus de deux piastres de l'acre.

Le gouvernement avait fait alors ce cadeau de plus de \$5,000,000, et il ne doit pas revenir aujourd'hui sur sa libéralité. Le gouvernement n'a pas fait ce chemin de fer en vue d'une spéculation ; il a au contraire entrepris cette grande œuvre dans l'intérêt du commerce et de la prospérité générale de la province. S'il retrouve les fonds qu'il y a mis, en sus du don qu'il voulait faire aux compagnies privées, c'est aussi loin que peuvent aller ses désirs dans l'administration de la chose publique. Or, nous retrouvons nos \$8,000,000, c'est-à-dire \$7,600,000 en argent, et non-seulement \$400,000 de travaux pour finir le chemin, mais bien une somme de \$1,098,000 de travaux utiles, nécessaires mêmes, et dans tous les cas demandés par les besoins du commerce et la bonne exploitation du chemin.

On trouve le gouvernement trop généreux dans les sacrifices qu'il est prêt à faire. Et chose singulière, c'est dans les rangs des intimes du gouvernement de 1875 que l'on jette ce cri. Mais c'est de ce gouvernement même que nous avons pris cette inspiration.

Que disait l'honorable monsieur Angers dans son discours sur la question des chemins de fer. " Nous ne voulions pas après avoir fait tant de sacrifices, renoncer aux résultats que cette législation générale réserve pour l'avenir. Les sacrifices nouveaux que nous demandons à la province ne seront pas en pure perte et l'avenir du chemin nous recompensera pour la générosité que nous montrons dans notre législation."

Dans ce temps-là on avait beaucoup de confiance dans les municipalités, car l'honorable ministre disait :

" J'ai déjà fait mention de l'esprit libéral avec lequel les cités de Québec et de Montréal et les municipalités des environs, surtout celles qui avoisinent Montréal, ont souscrit en faveur de ce chemin de fer ; nos résolutions ont en vue de placer ces municipalités généreuses dans la meilleure position possible. J'espère, monsieur le président, que l'exemple de ces municipalités sera suivi par d'autres municipalités. Et ce fait a eu son influence sur la décision que le gouvernement a prise, car, tôt ou tard, il est probable que chaque corporation, chaque municipalité contribuera comme elle le doit à la réalisation d'un projet aussi patriotique, et la province saura reconnaître cette générosité de leur part. "

C'est bien loin du temps où l'on disait que l'on voulait prendre les municipalités à la gorge, et où l'on brûlait en effigie celui-là même qui faisait tant de compliments à ces municipalités.

L'honorable ministre finissait son discours en disant : “ Ce n'est pas  
“ là le langage que devraient tenir des hommes de cœur. Ce que nous  
“ devons dire, c'est qu'ayant commencé cette œuvre, nous devons la  
“ terminer le plus tôt possible. N'allons pas attendre qu'il soit trop  
“ tard pour construire cette route. N'allons pas, pour montrer notre  
“ volonté de faire tous les sacrifices que l'entreprise entraînera néces-  
“ sairement, attendre que ces sacrifices soient faits sans utilité. Ces  
“ considérations ont forcé le gouvernement à adopter de prime abord  
“ et sans hésitation la marche qu'il suit et dont de mûres réflexions  
“ viennent ensuite confirmer la sagesse.

“ Le gouvernement a dit : Si nous différons la construction du che-  
“ min de fer de Québec au Portage du Fort, si cette ligne n'est com-  
“ plétée qu'après la construction d'autres lignes rivales, jamais elle ne  
“ sera en état de lutter avec avantage contre le “ Canada central ” et  
“ les autres voies qui seront construites dans le but de diriger le trafic  
“ d'Ontario et des Etats-Unis sur d'autres points au détriment de la  
“ province de Québec.

“ Je pense que le gouvernement a été sage et qu'il a prouvé sa sagesse,  
“ en disant que nous devons construire cette route, afin d'être, pour  
“ ainsi dire, hors des atteintes d'une ligne rivale ; car, quand cette voie  
“ aura été complétée, aucune compagnie ne s'aventurera à en construire  
“ une tout contre, vu qu'il ne serait souscrit en Angleterre aucun capital  
“ pour un tel objet, et que les capitalistes anglais répondraient à ceux  
“ qui en feraient la proposition. Vous avez été devancés par la province  
“ de Québec, qui, bien pénétrée de l'importance du trafic de l'ouest,  
“ n'est pas restée en arrière, et même avant que ce trafic fut créé, a tenu  
“ ses locomotives prêtes, et ses chars attachés les uns aux autres, pour  
“ transporter les marchandises à Montréal, et le surplus à Québec.”

Il n'y avait pas, monsieur le président, que le leader de la chambre  
basse qui tenait un pareil langage, le premier ministre disait la même  
chose dans la chambre haute.

Il s'exprimait ainsi à cette même séance du 23 décembre :

“ Une autre considération digne de vous être signalée, honorables  
messieurs, c'est qu'en échange du sacrifice pécuniaire que nous faisons  
momentanément, nous reprenons l'immense étendue de terrain boisé  
que nous avons donné au lieu de subsides aux compagnies chargées de  
trouver les moyens nécessaires à la construction de ces chemins. Or la  
possession de ces terres deviendra après la construction de ces chemins  
d'une valeur plus considérable que le subside en argent que nous accor-  
dons par le projet qui vous est soumis. Ces terres reprendront une



valeur qui nous remboursera et au delà des sacrifices que nous faisons actuellement. ”

Dans ce temps, mon ami l'honorable député d'Hochelaga me permettra de dire que l'une de ses grandes frayeurs était que le chemin du Pacifique ne vint pas déverser son commerce sur nous, et demandait alors deux choses ; la première, que le chemin fût poussé jusqu'à la Baie Géorgienne et jusqu'au Sault Sainte-Marie, et cela pour venir où ? Pour venir jusqu'à Montréal et là construire sur le Saint-Laurent un pont pour faire concurrence au Grand-Tronc, dont le pont ne suffit pas au commerce.

Il y a loin de ces projets tout sectionnels à la tendresse nouvelle de l'honorable député pour la ville de Québec et pour la division est du chemin !

“ Pour se débarrasser, disait mon honorable ami, de ce monopole “ incommode et ruineux, on a été jusqu'à proposer sérieusement et à “ plusieurs reprises la construction d'un second pont vis-à-vis de “ Montréal. ”

Et l'on sait que deux ans plus tard il demandait la construction d'un pont que l'on appelait le pont Albert, qui devait traverser le Saint-Laurent vis-à-vis l'Île Saint-Hélène à Montréal. L'honorable député disait encore :

“ Le Canada Central a son débouché vers l'est assuré par les lignes “ du Côteau, de Prescott et de Brockville. Nous pourrions lui offrir “ un quatrième débouché pour notre ligne. ”

A l'heure qu'il est nous ne lui offrons pas un quatrième débouché, mais nous lui offrons notre ligne comme son débouché vers l'est. C'est-à-dire comme la route nationale et commerciale qui fera sa fortune et notre prospérité.

“ Il me semble, ajoutait-il, que notre prospérité future consiste en “ grande partie à nous faire les transporteurs du grand commerce de “ l'ouest. Que l'on prenne le grand point de production, l'ouest ; le “ point de consommation, l'Europe ; une ligne passant par New-York “ offre le plus long parcours : une autre qui suivra le St-Laurent offre “ un parcours moins long ; mais une passant par la rivière Ottawa et “ continuant par le fleuve St-Laurent se trouvera, pour ainsi dire, con- “ tinuellement sur la ligne droite, et sera de 300 milles plus courte que “ celle du fleuve. Si nous voulons verser à pleins bords la prospérité “ sur notre province, établissons cette route ; à cela tous nos efforts “ doivent tendre : d'abord un chemin de fer, celui que nous sommes à “ construire et qui devra nous relier à la Baie Géorgienne ; puis aussitôt “ que nos ressources nous le permettront, la canalisation de l'Ottawa. ”

Mon honorable ami parlait là d'un projet qui, je l'espère, se réalisera. Nous aurons plus tard la grande canalisation de l'Ottawa, c'est-à-dire le grand commerce de Chicago, pour lequel la rivalité est si grande qu'aujourd'hui nous lisons dans les dépêches télégraphiques que la législature de New-York vient de voter une loi pour rendre complètement libre la navigation des canaux dans tout l'Etat. Si nous consultons les statistiques à ce sujet, nous verrons que ce n'est pas un petit sacrifice que fait là l'Etat de New-York, mais un sacrifice qui se chiffre par une somme de \$55,000,000, coût des canaux de l'Etat. Cette mesure a rencontré une forte opposition dans la législature de l'Etat, mais il y a été établi victorieusement que même si l'administration y perdait un revenu considérable, la liberté des canaux donnerait au commerce un développement amplement suffisant pour compenser cette perte.

Je m'écarte un peu de mon sujet, mais je le fais pour prouver que nous n'inaugurons pas une politique nouvelle en proposant la vente de notre ligne avec sacrifice, que nous ne faisons que suivre une route déjà tracée ailleurs.

Je vois dans " Poor's Railway Almanach, " le recueil le plus autorisé dans ces matières, que la Pensylvanie avait, jusqu'en 1857, dépensé sur ses canaux une somme de \$50,000,000. Cette grande entreprise ne rapportant que peu de revenus à l'Etat, on avait souvent essayé, avant 1857, de se débarrasser de ces canaux, dans le but d'aider le commerce et de dégrever l'Etat de cette charge, et, là comme ici, on avait crié *aux jobs, à la fraude, ou monopole*. On disait : les compagnies de chemins de fer auxquelles vous allez vendre ces canaux vont monopoliser les voies de communications et devant cette opposition on différa la vente jusqu'en 1857, mais à cette époque on fut content de vendre la voie principale de Philadelphie à Pittsburg pour une somme de \$7,500,000 à la compagnie du chemin de fer Pensylvanie, et les autres canaux à différentes compagnies pour une somme totale de \$5,000,000. On a vendu pour \$12,500,000 ce qui avait coûté à l'Etat \$50,000,000.

Comme je me sens fatigué je demanderai à la Chambre de vouloir bien remettre la suite de la discussion à demain. Je me sens incapable pour ce soir, de continuer le débat.

La suite de la discussion est renvoyée à demain.

La séance est levée.

---

## ASSEMBLEE LEGISLATIVE.

*Séance du mardi, le 28 mars 1882.*

SOMMAIRE :—Dépôt, par l'honorable M. Pâquet, d'un état détaillé de la somme de \$57,000 dépensée pour chemins de colonisation, dans le cours de l'exercice 1880-81, et de la correspondance relative à la nomination de Janvier Dussault, comme conseiller municipal du village du Bassin de Chambly.—Dépôt, par l'honorable M. Würtele, d'un état des remises d'amendes imposées en vertu de la loi des licences.—Déclaration et demande d'enquête de M. Stephens, relatives à la demande de \$75,000 de M. L. A. Sénécal, en rapport avec la vente ou l'affermage du chemin de fer provincial : MM. Stephens, Loranger, Joly, Irvine, Flynn, Gagnon, Lynch, Deschênes, le Président, Beaubien, Chapleau et Cameron ;—Suite de la discussion sur la résolution relative à la vente de la partie ouest du chemin de fer provincial : L'honorable M. Chapleau.

PRÉSIDENCE DE L'HONORABLE L. O. TAILLON.

La séance est ouverte à trois heures et quinze minutes.

Les projets de lois suivants sont déposés sur le bureau de la Chambre : La deuxième délibération est renvoyée à demain.

Pour modifier la charte de la compagnie des chars urbains, de Montréal.

"Pour changer le nom de la compagnie manufacturière "Lawlor," en celui de "la compagnie manufacturière canadienne."

"Pour constituer la ville de Richmond."

"Pour constituer la compagnie du chemin de fer de Huntington."

"Pour autoriser François Xavier Gendron, de la paroisse de Saint-François, à ériger un pont sur la rivière du Sud, en la dite paroisse et pour d'autres fins."

"Pour constituer le "Septuor Haydn" de Québec."

"Pour constituer la compagnie du chemin de fer de "Trois-Rivières et Nord-Ouest."

"Pour constituer "La société française des phosphates du Canada."

"Pour permettre à la ville de Saint-Henri, aux municipalités des villages de Saint-Gabriel, de Sainte-Cunégonde, de Saint-Jean-Baptiste et de la côte Saint-Louis, de se servir des égoûts de la cité de Montréal."

"Pour constituer "La compagnie de papier Rolland."

L'honorable M. **Pâquet**—*député de Lévis, secrétaire de la province.*—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre :

1. Réponse à un ordre de la Chambre en date du 21 mars courant,

demandant un état, donnant, par comtés, le détail de la somme de \$57,000 entrée, à la page 61 des comptes publics, pour 1880-81, comme ayant été dépensée, dans le cours de cette année fiscale, pour chemins de colonisation.

2. Réponse à une adresse de l'Assemblée législative en date du 27 courant, demandant copie de toutes correspondances, arrêté du conseil, etc., concernant la nomination de Janvier Dussault, comme conseiller municipal du village du Bassin de Chambly.

L'honorable M. **Wurtele**—*député d'Yamaska, trésorier de la province*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de l'Assemblée législative un état des remises d'amendes imposées en vertu de l'acte des licences de Québec de 1878, tel qu'amendé, pour l'année écoulée au 31 décembre 1881, tel que requis par la section 61 de la loi du ministère du trésor.

M. G. W. Stephens, membre pour le district électoral de Montréal centre, se lève de son siège et fait la déclaration suivante :

M. **Stephens**.—Je suis informé d'une manière digne de foi, que récemment et tandis que des négociations se poursuivaient, entre le gouvernement et des personnes désignées sous le nom de syndicat Allan-Rivard, pour la vente, ou l'affermage du chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental.

Louis A. Sénécal, alors surintendant général du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, agissant alors, ou prétendant agir au nom du gouvernement dans les dites négociations,

Proposa au dit syndicat Allan-Rivard, ou à quelques unes des personnes composant le dit syndicat, de lui payer, à lui, le dit Sénécal, la somme de soixante quinze mille piastres, en sus du prix qu'elles offraient pour le dit chemin, comme profit personnel ou compensation pour lui, le dit L. A. Sénécal.

Que le dit L. A. Sénécal était alors employé du gouvernement, en sa qualité de surintendant général du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, et est une des personnes auxquelles il est proposé de vendre la partie est du dit chemin.

M. **Stephens**.—Je propose qu'un comité composé de l'honorable M. Robertson et de messieurs Duhamel, Champagne, Laberge et Gagnon, soit nommé avec instruction de s'enquérir de tous les faits relatifs à la déclaration faite par G. W. Stephens, membre de cette Chambre, de son siège, avec pouvoir d'envoyer quérir personnes, papiers et records,

Que la Chambre me permette maintenant de lui présenter quelques observations à l'appui de la proposition que je viens de faire.

Il est important pour cette Chambre de connaître si cette somme a été demandée en sus du prix d'achat et si ces transactions louches de la part d'un employé du gouvernement n'auraient pas eu pour effet d'empêcher le chemin d'être vendu un meilleur prix, parce que les acheteurs avaient à faire face à des demandes du genre de celle qui fait la base de ma déclaration.

J'ai en ce moment devant moi un journal dirigé par un ardent conservateur qui formule en termes précis la même accusation, qu'il se fait fort de prouver devant un comité au moyen de témoins respectables et tout-à-fait dignes de foi.... Je vais lire....

*Plusieurs voix.*—Inutile, tout le monde connaît cela....

**M. Stephens.**—On me dit inutile de lire, tout le monde connaît cela. Alors j'ai donc lieu de croire que ma proposition va être adoptée, car connaissant la gravité de l'accusation, l'ayant bien pesée, on ne peut refuser l'enquête que je réclame au nom d'une bonne et saine administration publique. Je sais que dans le parti conservateur il y a des hommes dévoués au bien de la province, qui désirent le bien public; je crois même que la majorité de ce parti est bonne, aussi je compte sur elle pour m'aider à reprimer des actes aussi condamnables en eux-mêmes et à punir comme il convient les coupables.

Je dis de plus, M. le président, qu'il est important pour nous de bien connaître à fond la question que je soulève par ma déclaration, car il faut savoir ce que font nos employés. On déplore le fait que le chemin de fer qui a tant coûté de sacrifices à la province ne donne pas de bénéfices satisfaisants. Il faut voir si ces employés chargés de l'administrer font leur devoir ou bien s'ils s'occupent de toutes autres affaires au préjudice des intérêts de la province. Je crois donc, qu'à tout considérer, il ne peut y avoir d'objection à adopter ma proposition. La femme de César devait même être au-dessus de tout soupçon. Il doit en être de même aussi de nos employés. Ils ne doivent pas même être soupçonnés de ne pas faire leur devoir, sans qu'il soit absolument nécessaire pour nous d'intervenir pour faire cesser le doute au moyen d'une enquête sévère.

L'honorable M. **Loranger**—*député de Laval, procureur général.*—M. le président, la Chambre a bien raison d'être étonnée de voir que l'on ait choisi le moment où s'ouvre un grand débat pour lui soumettre une question comme celle contenue dans la déclaration de l'honorable

député de Montréal centre. On devait jusqu'à un certain point s'y attendre, car on trouve toujours des amateurs de scandales qui ramassent ce que des hypocrites et des roués sèment sur la route afin de prendre les naïfs. Mais examinons le mode de procédure adopté par l'honorable député de Montréal centre et voyons s'il s'accorde avec les dispositions du règlement. Peut-on considérer cette proposition comme une question de privilège. Je dis non, M. le président, et la simple réflexion nous amène forcément à cette conviction. Si donc ce n'est pas une question qui intéresse cette Chambre comme telle, ou quelques-uns de ses membres, il aurait fallu faire précéder cette proposition de l'avis réglementaire. J'ai dit que nous ne pouvons considérer cela comme une question de privilège. Ce que couvre cette formule du parlementarisme anglais, le voici en quelques mots. Lorsqu'une déclaration est faite pour qu'elle soit étudiée et traitée comme question de privilège, il faut qu'elle renferme une attaque directe, formelle contre l'un des membres de la Chambre ou contre la Chambre elle-même, ou qu'elle contienne quelque chose de contraire à son honneur ou à celui des députés. Dans ces cas, la députation est toujours assez soucieuse de sa dignité pour ne négliger aucun moyen qui s'offre à elle pour laver cet honneur, mis pendant un instant en doute. Elle s'empresse de la défendre comme il convient de le faire. Mais de là à étendre ce privilège à des employés de cette Chambre, il y a loin. La Chambre peut bien faire comparaître devant elle l'un de ses membres, mais elle ne peut ni ne doit faire plus.

Elle ne peut méconnaître sa dignité au point de se constituer en un tribunal chargé de connaître toutes les accusations frivoles que des individus pourront répandre dans le public plutôt dans le but de servir leurs visées personnelles que de protéger les intérêts publics. Elle ne peut donc s'arrêter à faire comparaître un fonctionnaire devant elle. C'est là la distinction qu'il faut faire. Le fonctionnaire, lui, relève du ministère où il est employé, tandis que le ministre et le député relèvent de l'autorité de cette Chambre. S'il n'en était pas ainsi autant vaudrait dire que le parlement siègera en permanence. Cela est élémentaire. M. Sénécal relève d'un ministère. C'est un employé. Il a à répondre à son chef et le chef a à répondre à cette Chambre. Que l'on attaque l'honorable premier ministre et il sera obligé de donner à cette Chambre toutes les explications qu'elle désirera pour être satisfaite. Mais que l'on traduise un employé, je dis que cela est contraire à la dignité de cette Chambre. Ce moyen est bon pour les naïfs, mais ne saurait valoir auprès de ceux qui savent ce que c'est que la pratique parlementaire. L'inexpérience

joue de ces mauvais tours à ceux qui croient que les années suffisent, et il est très-bien connu que les années n'amènent pas toujours l'expérience. Il m'est arrivé souvent de voir des gens qui comptaient plus sur leur âge que sur leurs connaissances pour en imposer aux crédules et pourtant, se fourvoyer de la belle manière.

Je crois avoir fait observer, dans le cours du débat qui a eu lieu hier, provoqué par l'honorable député de Mégantic, que c'était la première flèche et que d'autres viendraient. L'opposition veut retrécir les proportions de la grande question que nous devons discuter. Quand on voit l'opposition refuser la discussion sur un terrain aussi large que celui que l'honorable premier ministre a choisi hier soir, on peut juger ce qu'elle peut faire pour éviter de traiter loyalement la question qui s'impose à nos esprits. Pour nous, nous connaissons l'opposition et cela ne nous surprend pas. Quand on demandera de discuter la question, on nous parlera de M. Sénécal, et cela pour tacher de soulever quelques mesquins préjugés et par là même éviter un jugement sain sur la question que nous devons décider. Mais la Chambre est trop intelligente pour laisser capter son esprit, pour laisser égarer son jugement par des misérables subterfuges de ce genre. C'est en vain que l'on s'efforcera de déplacer la question, nous la forcerons de revenir dans le bon chemin. La majorité loyalement élue qui entoure le gouvernement suivra la voie droite qui lui est ouverte. (M. Irvine sourit). L'honorable député de Magantic rit.....

L'honorable M. **Irvine**—*député de Mégantic*.—Oh !... je ne fais que sourire, mais j'en demande pardon à mon honorable ami.

M. le **Procureur général**.—L'honorable député a parfois des sourires cruels... L'opposition a toujours cru voir l'aurore d'un jour qui ne vient jamais, et il y a bien apparence que ce jour retardera encore bien longtemps.

Je dis, M. le président, que cette proposition est faite simplement dans le but d'embarrasser un grand débat. Accablée par l'histoire de sa triste administration, l'opposition voudrait empêcher de traiter comme il convient les grandes questions d'intérêt public qui doivent absorber notre attention. Le parti libéral a pu surprendre une fois la bonne foi du peuple, grâce à des manœuvres frauduleuses telles que jamais l'histoire de notre province n'en a contenu de semblables. Le règne des spoliateurs a été le leur, à ces messieurs de la gauche. Mais depuis le gouvernement a changé de mains.

Le peuple s'est prononcé et voyez, M. le président, le résultat. Les élections ont donné 53 partisans sur une députation de 65, à un gou-

vernaient honnête, qui veut loyalement travailler à la prospérité du pays et non pour le simple bénéfice des intérêts du parti. Voilà le bon sens du peuple, voilà comment il se manifestera ce bon sens chaque fois qu'il se réveillera. Le cabinet a une majorité telle que jamais l'opposition ne pourra rien obtenir de pareil.

On croit que, quand on aura mis de l'avant le nom de M. Sénécal, que cela aura pour effet de paralyser la Chambre. On veut des enquêtes. Mais les honorables députés en ont déjà eu des enquêtes, et ne se rappellent-ils donc pas quel fiasco ils ont éprouvé. Après ces enquêtes, ils sont allés se présenter au tribunal de l'opinion publique. On sait comment ils en sont revenus. Aujourd'hui on recommence la même tactique, on demande aujourd'hui des enquêtes sur les actes des employés. On avoue n'avoir plus rien à reprocher au gouvernement, on s'attaque maintenant aux actes des fonctionnaires, mais on devrait se rappeler qu'il y a une règle à suivre dans ces cas, et cette règle prescrit que, quand on a à se plaindre d'un employé, on s'adresse au ministre dont il relève. L'honorable député de Montréal centre, malgré son inexpérience parlementaire, l'a si bien compris qu'il a pris soin de faire allusion au gouvernement à propos de cette affaire. Cet honorable député savait très-bien que si sa déclaration ne contenait une accusation que contre M. Sénécal, elle serait mise de côté comme irrégulière.

Il dit : Louis A. Sénécal, alors surintendant général du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, agissant alors ou prétendant agir au nom du gouvernement dans les dites négociations," Que la Chambre remarque bien la rédaction craintive de la déclaration, base de la demande du comité d'enquête : "agissant ou prétendant agir au nom du gouvernement dans les dites négociations." On ne sait trop quoi dire. On hésite, on sait bien qu'il n'est pas prudent de s'aventurer sur ce terrain faux et on se ménage une porte de sortie. Pour accuser il faut avoir le courage de nommer qui on accuse. Et c'est pendant que l'honorable premier ministre est absent pour cause de maladie, qu'on l'attaque aussi déloyalement, car c'est lui qu'on accuse sans oser le dire tout haut. Je dis que, dans cette déclaration, il n'y a pas matière à faire une enquête. Je sais bien ce que l'on va dire. On va répéter sur tous les tons que le gouvernement refuse une enquête par peur. On le dira dans cette circonstance-ci comme cela a été dit déjà. Mais on a déjà vu des enquêtes refusées et par l'honorable chef de l'opposition lui-même, lorsqu'il était au pouvoir. Il n'est pas loisible à un gouvernement, comme protecteur de la dignité de la Chambre, de laisser faire des enquêtes de ce genre à tout propos. Une concession en amène une autre ; si le gou-



vernement n'avait pas le courage de résister parce que l'on pourrait le soupçonner d'avoir peur, il ne serait pas digne d'être le gouvernement. Le but de l'opposition, c'est de détourner les esprits de la question qui doit les absorber. La tactique c'est de jeter de la poudre aux yeux des gens et de mettre de la frayeur dans les cœurs timorés. Il est bien compris que je ne fais qu'exprimer une opinion individuelle, car je ne suis le leader que provisoirement. L'honorable premier ministre décidera ce qui doit être fait, mais je dis que cette déclaration ne comporte pas la justification pour le gouvernement d'accéder à la demande d'enquête qui est faite. Je parle de la déclaration elle-même. Quant à la proposition je suis prêt à m'y opposer. J'ai présenté mes observations personnelles. Je n'ai pas eu occasion de conférer sur ce sujet avec l'honorable premier ministre. La Chambre comprendra le sentiment qui m'anime, quand je lui dirai que je devrai en conférer avec le chef du cabinet. M. le premier ministre sera ici ce soir et il décidera.

L'honorable M. **Joly**—*député de Lotbinière*.—J'apprécie parfaitement l'embarras de l'honorable procureur général, car il me paraît évident que mon honorable ami n'a pas compris ce que nous voulons. Si quelqu'un se plaint de M. Tarte, le gouvernement doit l'amener à la barre de cette Chambre, et le forcer à prouver ses accusations. Je sais très-bien que le chef du cabinet ne le fera pas, mais c'est au gouvernement à le faire.

L'honorable procureur général prétend que nous n'oserons pas entrer dans le mérite de la question de la vente du chemin de fer. Qu'il calme ses inquiétudes à ce sujet. Nous le ferons sans la moindre hésitation, à tout le moins, sans l'hésitation palpable qu'a éprouvée ou qu'a manifestée l'honorable premier ministre.

Quant à la question de la demande d'enquête de l'honorable député de Montréal centre, il y a deux manières de procéder : Ou de repousser la proposition ou de soulever la question d'ordre. Je conviens que ce n'est pas une question de privilège, aussi je n'insisterai pas pour que la discussion se continue maintenant. Quant à la déclaration, mon honorable ami avait parfaitement le droit de la faire. La déclaration ne contient que ce qui est dans la presse depuis huit jours et il est surprenant que rien n'ait été dit sur cela ici. Il est important pour la Chambre de connaître le fond de cette affaire. Il est à présumer que le gouvernement n'osera pas refuser l'enquête, car il y va de sa dignité. Qu'il change s'il le veut quelques-uns des membres du comité, s'il craint que quelques uns d'entre eux soient personnellement hostiles à M. Sénécal. Il faut rendre justice avant tout. Mais il ne faut pas oublier aussi qu'une

accusation grave a été portée, et il ne faut pas qu'il soit dit que dans une circonstance comme celle-là, une enquête aura été refusée. Comme de raison, le gouvernement reste toujours maître de la situation, comme il est maître aussi de laisser planer sur sa conduite des soupçons injurieux. Néanmoins, j'aime à croire qu'il ne refusera pas l'enquête demandée.

L'honorable M. **Irvine**—*député de Mégantic*— M. le président, comme mon nom a été mêlé à la discussion, et que l'honorable procureur général a jugé à propos de faire allusion à moi, je dirai quelques mots en réponse aux observations qui ont été faites. La question que nous discutons est de la plus haute importance, bien qu'elle ne soit pas, je le reconnais immédiatement, une question de privilège. Le pays a le plus grand intérêt à connaître le fond de cette affaire, Voici les faits tels qu'ils se présentent à notre considération. Un homme, fonctionnaire public sous le contrôle du gouvernement de cette province, est au nombre des acheteurs du chemin de fer du Nord. Le nom de cet homme figure dans la charte de la future compagnie du chemin de fer du Nord. Suivant sa propre admission, cet homme est un corrupteur public. Il a admis dans une lettre publiée sous sa propre signature, qu'ayant un projet de loi devant la Chambre, il a dépensé une somme d'argent pour acheter les membres de la presse, afin de les faire écrire en faveur de son projet. Il s'est vanté de la chose. Dans n'importe quel autre pays cet individu aurait déjà été traduit à la barre de cette Chambre et aurait été forcé de rendre compte de cette vantardise, et de s'être donné comme corrupteur d'hommes publics ; mais dans cet heureux pays où nous sommes, ce corrupteur est louangé, adulé, et le gouvernement le prend sous sa haute protection, si toute fois ce n'est pas cet homme qui conduit et contrôle le gouvernement. Il a demandé au syndicat Allan-Rivard, la jolie somme de \$75,000, seulement ; il est surprenant que pendant qu'il y était, il n'ait pas demandé davantage.

L'honorable procureur général a dit qu'il était futile de nommer un comité, parce que l'accusation ne pouvait être prouvée : ceci reste à voir. Une accusation a été formulée par un membre de cette Chambre, et le gouvernement, s'il comprend son devoir, doit instituer immédiatement une enquête devant un comité afin de faire connaître la vérité ou la fausseté de cette accusation. Je n'ai pas de doute que la Chambre ne permettra pas que cette enquête se fasse, mais je désire pour ma part que le peuple de cette province sache que l'opposition de 1882 a fait son devoir, même quand elle était combattue par un gouvernement ayant à sa disposition une majorité presque écrasante. Si la Chambre ne veut

pas de l'enquête, alors l'opposition ne sera pas à blâmer. Le gouvernement peut rire de l'accusateur, s'en moquer même, mais le gouvernement doit se rappeler que le jour de la rétribution n'est peut-être pas éloigné. On ne peut pas nier que M. Sénécal a battu l'opposition, mais cette Chambre ne connaît pas encore quels ont été les moyens employés pour arriver à ce résultat. Que l'on permette à la vérité de se faire jour. Si le gouvernement du jour refuse d'accorder toutes les facilités nécessaires pour faire une enquête complète sur les accusations graves qui ont été formulées, alors tout le monde pourra dire avec vérité que l'accusation était fondée, que M. Sénécal est un corrupteur, et qu'il cherche l'occasion de se vendre lui-même. A mon avis, ce sujet doit être l'objet d'une enquête. Le comité, tel que composé par la proposition de l'honorable député de Montréal centre, renferme des gens d'intelligence et qui possèdent la confiance de cette Chambre. On a laissé entendre que le comité tel que composé, ne renfermait que des persécuteurs de M. Sénécal. Bien . . . voyons. Il y a d'abord M. Robertson. On ne saurait mettre en doute son intégrité et son esprit de justice : cette louange que je lui fais ne peut être suspectée, venant d'un adversaire comme moi. Il y a ensuite MM. Duhamel, Champagne et Laberge. Je ne parle pas de M. Gagnon, chacun le connaît assez pour juger quelle conduite il tiendra dans une circonstance comme celle-là. Quant aux trois premiers, je ne sache pas qu'il y ait trois députés mieux intentionnés qu'eux. On parle de persécuteurs, mais je croyais que l'honorable député de Sherbrooke était le persécuté, au lieu d'être le persécuteur. Il est vrai que M. Gagnon a eu maille à partir avec M. Sénécal, et qu'il pourrait y avoir un petit soupçon peut-être contre lui. . . (rires) . . mais nous croyions que le député de Kamouraska était la victime, le persécuté. Il n'y a donc pas raison pour le gouvernement de nous refuser l'enquête qu'on lui demande, et s'il le fait c'est qu'il a peur.

L'honorable M. **Flynn**—*député de Gaspé, commissaire des terres de la couronne*.—M. le président, comme l'a fait observer l'honorable procureur général, la proposition n'est pas régulière. On aurait dû à tout le moins se conformer aux prescriptions de la pratique parlementaire. Maintenant, je le demande, qu'est-ce que cela ferait à la Chambre si on prouvait que M. Sénécal a réellement exigé une certaine somme pour payer son trouble. Cela ne nous regarde pas. L'honorable député de Mégantic ne pouvait manquer une aussi belle occasion de frapper sur un adversaire. Pourtant l'honorable député de Mégantic devait savoir que la règle d'une lutte loyale exige que celui que l'on attaque puisse répondre. Or, M. Sénécal ne peut le faire, n'étant pas membre de

cette Chambre. Il nous a dit aussi que le gouvernement allait refuser l'enquête. A quoi bon faire une enquête devant un comité de cette Chambre, quand à la suite d'une longue enquête judiciaire on n'a pas prouver aucune des accusations que l'on portait contre M. Sénécal. On n'a pas même prouvé qu'il y avait présomption contre lui.

Si l'honorable premier ministre refuse, c'est que le gouvernement sentira que le temps est trop précieux pour la discussion de la grande question qui nous préoccupe, pour le dépenser inutilement dans des discussions oiseuses, ou dans des enquêtes inutiles, ce ne sera donc pas par faiblesse ni par crainte que le cabinet repoussera la proposition de l'honorable député de Montréal centre. Au reste, il est bien connu que c'est l'honorable premier ministre lui-même, qui a négocié la vente du chemin de fer, que c'est lui qui a tout fait, et que par conséquent il est parfaitement inutile de perdre notre temps et de faire des dépenses pour établir un fait que tout le monde connaît. L'honorable député de Mégantic a parlé de l'achat de certains membres de la presse et de députés fait à la dernière session. Jamais, je n'aurais parlé de cela, car je ne vois pas la nécessité de reveiller le chat qui dort. Aussi je suis surpris de voir que l'honorable député de Mégantic se soit oublié au point de faire allusion à cette affaire.

**M. Gagnon**—*député de Kamouraska*.—M. le président, j'ignorais que cette proposition devait être faite, aussi je n'avais pas l'intention de parler si l'honorable procureur général n'avait laissé entendre que c'était un comité persécuteur que l'on voulait nommer et si l'honorable commissaire des terres de la couronne ne s'était pas permis de m'attaquer.

L'honorable **M. Flynn**.—Pardon, je n'ai pas attaqué l'honorable député, je n'ai pas même songé à le faire, c'est donc une accusation toute gratuite, qui ne m'étonne pas, au reste.

**M. Gagnon**.—Le commissaire des terres a cru, par là même, refaire sa position. Je suis certain qu'on a surpris désagréablement la majorité de la Chambre, cette grande majorité dont les ministres se vantent tant, lorsqu'on a déclaré que l'on n'était pas certain s'il y aurait oui ou non enquête. On nous défie constamment, et on voudrait que l'on ne dirait rien. Lorsque nous formulons nos accusations, on nous répond : vous ne pouvez avoir d'enquête. L'auteur même de l'accusation portée par l'honorable député de Montréal centre a demandé à être traduit à la barre de cette Chambre, et il a promis de prouver la vérité de ce qu'il a affirmé. Cependant le gouvernement n'a rien fait.

L'honorable **M. Lynch**—*député de Brome, solliciteur général*.—

Accusez vous-même, faites une déclaration à cet effet, et le gouvernement fera faire une enquête.

**M. Gagnon.**— Je n'accuse personne, je ne parle que de ce que l'on dit dans le public. On sait très-bien que M. Tarte a offert de protéger que vingt députés ont été achetés. Le gouvernement devrait protéger ces députés contre la malignité publique. L'accusation formulée par le député de Montréal centre va à dire, pour la dépouiller du vernis parlementaire, que M. Sénécal a vendu le chemin de fer ou a voulu le vendre moyennant un profit personnel de \$75,000. On s'est limité jusqu'ici à \$14,000 à preuve l'honorable secrétaire provincial. Il est bien vrai qu'à Ottawa on parle de pot-de-vin de \$350,000, mais enfin ici on se contentait de \$14,000. Le gouvernement nous a déclaré, par l'organe du procureur général, qu'il fallait que le premier ministre fut consulté, avant de donner une décision. Alors pourquoi avoir tant parlé, avoir fait cette discussion inutile.

L'honorable commissaire des terres de la couronne a dit que ça ne faisait rien à la Chambre, si l'on prouvait que M. Sénécal a demandé \$75,000, pour sa part dans la vente du chemin de fer. L'honorable ministre a des notions particulières, lui, qui ne lui permettent pas de juger les choses au même point de vue que les autres, qui ont des notions différentes.

On m'a reproché de n'avoir été élu que par une petite majorité, mais à qui la faute? A mes adversaires et non à moi. Si j'avais eu avec moi dans le cours de la campagne électorale, le compte-rendu de l'enquête faite devant le comité des comptes publics, compte-rendu que le gouvernement a pris bien soin de ne faire publier qu'après les élections, j'aurais peut-être augmenté cette majorité, qui préoccupe tant certains membres de la droite.

Le gouvernement refuse de laisser faire une enquête pour protéger un homme qui n'a pas voulu répondre lorsqu'on lui a posé la question suivante : Etes-vous un voleur. Il a demandé à la cour le temps de consulter son avocat. Est-ce qu'un honnête homme a besoin d'un avocat pour jurer qu'il n'est pas un voleur. Si on croit que mon nom comme membre de ce comité pourrait être un obstacle, je demanderai qu'il soit biffé, car je veux avant tout que l'intérêt de la province soit sauvegardé. Au reste, je préférerais ne pas être le juge de Sénécal, l'homme le plus taré, le plus corrompu qu'il y a dans le pays. L'histoire dira, si le gouvernement refuse l'enquête, qu'il a peur des choses compromettantes qu'elle pourrait mettre au jour. Raison de plus pour insister pour que cette enquête se fasse.

Maintenant je comprends qu'après les observations que je viens de faire, il ne serait pas décent que je sois le juge de l'incriminé, aussi je demande qu'à mon nom il en soit substitué un autre. Je ne voudrais pas être le juge de Sénécal, car le député de Témiscouata, qui s'est lui, imprimé au front le titre peu enviable de menteur public, serait capable de venir dans mon district électoral et dire là que je n'ai agi que par esprit de vengeance, contre un homme pour lequel j'ai plus de dédain que de haine,

**M. Deschênes**—*député de Témiscouata*—M. le président, il aurait été bien étonnant si le député de Kamouraska ne m'avait pas mêlé à la discussion. Il a encore sur le cœur la dernière campagne électorale. J'ai réussi à faire en sorte qu'il reste chez lui. La majorité en effet était contre lui, mais on sait comment il est arrivé à avoir cette voix de majorité avec laquelle il fait tant de bruit. Espérons que le tribunal compétent jugera et rendra justice au district électoral de Kamouraska. Dans la récente élection, j'ai entendu dire à l'honorable député des choses impossibles. Il se servait du mensonge le plus éhonté pour perdre M. Sénécal dans l'estime publique. Il a été jusqu'à dire que s'il y a eu des gelées, si les gens pauvres allaient aux Etats-Unis, c'était la faute de M. Sénécal. On accusait M. Sénécal de tout. Mais chose consolante, j'ai entendu dire à des libéraux, que le langage du député de Kamouraska était dégoûtant, je les ai entendus dire qu'ils le subissaient mais qu'ils ne l'acceptaient pas.

L'honorable **M. Loranger**—*député de Laval, procureur général*.—Je demande à l'honorable député de Montréal centre de bien vouloir préciser son accusation. Je lui déclare que s'il ajoute quelques mots à sa déclaration par lesquels il dira que le gouvernement ou l'un de ses membres devait bénéficier ou avait bénéficié dans cette affaire, je lui déclare, dis-je, que le comité sera nommé sur le champ. Pour faire une enquête, il faut quelque chose de précis, de positif. Le gouvernement ne serait pas justifiable d'ordonner qu'une enquête se fasse dans des circonstances comme celle-ci, avec une déclaration aussi vague que celle faite par l'honorable député de Montréal centre. Qu'il déclare donc que les membres du gouvernement sont coupables de s'être laissé influencer par des considérations d'intérêt personnel dans le choix du syndicat à qui ils devaient vendre la voie ferrée.

**M. Stephens**—*député de Montréal centre*—L'accusation que j'ai formulée est faite contre un individu, un employé du gouvernement. Je n'ai pas pensé que le gouvernement s'était rendu coupable de quelque

chose d'illicite relativement à cette affaire. Je pense que, pour enlever tout doute des esprits des honorables députés de cette Chambre et du public en général, il est nécessaire de faire cette enquête, afin aussi de venger l'honneur du gouvernement atteint dans cette grave accusation, qui a fait le tour de la presse et qui a été commentée de bien des manières mais toujours défavorablement au cabinet.

L'honorable M. **Irvine** — *député de Mégantic*.—Le gouvernement refuse d'accorder une enquête sur l'accusation que nous avons devant nous et il demande qu'une autre accusation soit formulée, c'est-à-dire que l'on fasse une accusation dont il sera très-facile de démontrer la fausseté. J'espère que mes honorables amis de la droite ne nous prennent pas pour des imbéciles. Je répète qu'il est du devoir du gouvernement de faire faire sur le champ une enquête afin de se disculper.

M. **Stephens**.—Si le gouvernement le veut, puisqu'il n'est pas prêt à donner sa décision, je retirerai ma proposition et je la laisserai sur l'ordre du jour comme un simple avis de proposition.

L'honorable M. **Irvine**.—Le gouvernement veut profiter de l'avantage qu'il a, et en face de cette attitude nous ne pouvons que protester.

Cris : à la question . . . aux voix . . . aux voix . . .

M. Watts prend la parole au milieu d'un bruit dans lequel se perd ses paroles.

A six heures, la séance est suspendue jusqu'à sept heures et demie.

L'honorable M. Joly prend la parole mais sa voix est couverte par les cris : aux voix ! aux voix ! qui partent des bancs ministériels. A la fin, dominant le bruit qui diminue graduellement, il peut se faire entendre.

L'honorable M. **Joly** — *député de Lotbinière*.—Mon avis, M. le président, c'est que la Chambre ne devrait pas s'occuper de cette proposition car elle est irrégulière. Je demande qu'elle soit considérée comme un avis de proposition et inscrite à l'ordre du jour. On nous a invités à modifier la déclaration de manière à impliquer personnellement quelques uns des membres du gouvernement, mais il me semble que l'on pourrait bien nous laisser le soin d'accuser qui nous voulons et de la manière que nous le voulons. Je demande votre décision, M. le président, sur le point de savoir si cette proposition a été régulièrement soumise à cette Chambre.

L'honorable M. **Loranger** — *député de Laval, procureur général*.  
—L'opposition veut se tirer d'un mauvais pas. Elle veut maintenant

que la proposition soit repoussée parce qu'elle est irrégulière. La Chambre a admis cette proposition, elle a été lue comme proposition et personne ne peut la retirer sans le consentement unanime de la Chambre. Je n'ai pas demandé que cette proposition soit adoptée, mais ce que j'ai demandé c'est que la Chambre émette un vote sur cette question. Je le demande encore.

**L'honorable M. Joly.**—L'honorable procureur général semble vouloir dire que, parce qu'une proposition a été mise entre vos mains, qu'elle a été lue, on ne peut soulever la question de savoir si elle est régulière oui ou non. Mais c'est le seul moment où on peut faire l'objection de manière à être considérée comme faite à temps.

**M. Gagnon.**—Je n'ai aucune objection à ce que la proposition soit mise aux voix, pourvu qu'il soit bien entendu que la Chambre se prononce sur le mérite même de la proposition.

**M. le Président.**—L'honorable député de Montréal centre a fait sa déclaration et la motion qui l'accompagne après les affaires de routine c'est-à-dire dans le temps indiqué par May pages 254, 255 pour soumettre des questions de privilège dont l'urgence ne requiert pas l'action immédiate de la Chambre.

“ But in other cases, equally affecting the privileges of the house, but “ of less immediate urgency, the matter is ordinarily brought forward, “ without notice, at the commencement of public business. ”

Aucun avis n'a été donné de cette proposition.

Cependant, elle a été l'objet d'une discussion qui dure depuis plus de deux heures. Il est vrai que quelques députés ont fait remarquer l'absence d'avis ; mais ça n'a été qu'incidemment, ils n'en ont pas moins discuté le mérite de la question.

L'honorable député de Montréal centre, au cours de la discussion, a lu des articles de journaux, lançant contre certains députés (qu'on ne nomme pas) des accusations qui portent atteinte à l'honneur de cette Chambre ; puis l'honorable député a ajouté que le but de sa motion était de mettre fin à ces accusations. Dans ces circonstances, je crois qu'il vaut autant permettre que la proposition soit décidée maintenant.

**L'honorable M. Joly.**—Je me sou mets à votre décision, M. le président. M. Tarte a dit devant une assemblée publique que M. Sénécal avait demandé \$75,000 de plus que le prix de vente du chemin de fer et que ces \$75,000 étaient pour payer son travail relativement aux négociations de la vente. Il a cité certains noms, entre autres celui de l'honorable député de Hochelaga. Je demande à cet honorable député de nous dire sur son honneur ce qu'il en connaît.



L'honorable M. **Beaubien**.—*député de Hochelaga*.—Je n'ai rien à ajouter à ce que contient ma lettre publiée dans la presse.

L'honorable M. **Joly**.—Je prierai l'honorable député d'être plus précis. Dans sa lettre publiée dans les journaux de Montréal, il a nié avoir autorisé M. Tarte de faire telle déclaration ; mais il ne nie pas que la demande ait été faite. Je prie donc l'honorable député de dire sur sa parole de gentilhomme si la demande de \$75,000 a été faite par M. Sénécal.

L'honorable M. **Beaubien**.—Je déclare qu'aucune demande de ce genre n'a été faite à ma connaissance.

L'honorable M. **Loranger**.—Outre la réponse que vous venez d'entendre, M. Drolet a dit, dans les journaux de Montréal, qu'il ne connaissait pas M. Tarte et qu'il ne se rappelait pas l'avoir jamais vu.

M. Rivard m'a dit de plus, en présence de l'honorable député de Hochelaga, qu'il ne connaissait absolument rien de cette affaire.

L'honorable M. **Irvine**.—*député de Mégantic*.—Je ne défendrai pas M. Tarte, mais je crois juste de dire ce qui s'est passé à cette assemblée. M. Tarte a dit que \$75,000 avaient été demandées en sus du prix de vente, et que si un comité était nommé, il prouverait cette assertion. En même temps il a donné les noms des témoins qui établiraient, par leurs témoignages, la vérité de ses assertions. Voilà toute l'affaire en dix mots.

Je suis heureux de voir que la Chambre va émettre un vote sur le mérite même de la proposition. Le gouvernement a dit que la signification du vote qui sera émis sera que la Chambre ne peut pas s'enquérir de la conduite d'un employé. Il nous a dit : si vous accusez un innocent, alors nous vous donnerons un comité d'enquête. Nous ne sommes pas assez privés de raison pour faire une absurdité de cette valeur, et nous laissons au gouvernement le mérite de l'avoir imaginée. Ce vote veut dire que la Chambre abdique le droit qu'elle a de s'enquérir de la conduite d'un employé. Nous, de l'opposition, nous désirons qu'il se fasse une enquête sur la conduite de M. Sénécal, comme fonctionnaire public. Ceux qui voteront pour, diront par là même qu'ils veulent connaître les faits. Ceux, au contraire, qui voteront contre la proposition, diront par leur vote que tout doit être enseveli, que nous n'avons pas le droit de s'enquérir de cela, parce que M. Sénécal est l'accusé, et qu'il est en même temps un employé public.

L'honorable M. **Chapleau**.—*député de Terrebonne, premier ministre et commissaire des chemins de fer*.—M. le président, il n'y a pas de

doute que la proposition de l'honorable député de Montréal centre découle d'une question de privilège. Une accusation a été formulée contre le gouvernement, et j'espère que cette Chambre, comprenant son devoir, repoussera cette accusation. L'opposition commence à faire bon ménage avec leur nouvel allié, elle reçoit à bras ouvert l'épave que souffle vers son rivage le vent du mécontentement. Le gouvernement n'entend pas qu'on interprète sa conduite comme une marque de crainte. Non, M. le président, le gouvernement n'a pas peur d'une enquête, mais on a insulté le gouvernement d'une manière telle qu'il est de son devoir de repousser immédiatement la proposition de l'honorable député de Montréal centre.

On s'indigne de ce que M. Sénécal ait demandé \$75,000 pour le désintéresser dans la transaction de la vente du chemin de fer. Mais oublie-t-on que Sir Hugh Allan lui-même a demandé \$80,000 de commission à une maison de banque en Angleterre, pour négocier l'achat du chemin de fer.

**M. Stephens**—*député de Montréal centre*.—Je pense, M. le président, que je dois dire un mot au sujet de l'opposition, recevant dans "ses bras une certaine épave que nous pousse le vent du mécontentement." Je puis dire pour moi-même et je pense que j'en puis dire autant de mes honorables amis de ce côté-ci de la Chambre, (l'orateur désigne la gauche) que nous n'en voulons pas. Le gouvernement, qui pourra peut-être en avoir besoin d'un jour à l'autre, ferait mieux de la garder chez lui.

Quant à la demande de \$80,000 adressée à une maison de banque anglaise pour la négociation de l'achat du chemin de fer, je puis dire que cette demande n'a pas été faite par l'administrateur général de la compagnie des steamers de Sir Hugh Allan. Si tel avait été le cas, le lendemain matin, aussitôt que la chose aurait été connue, l'employé aurait été renvoyé immédiatement.

L'opposition dans toute cette affaire ne désire qu'une chose, c'est d'aider au gouvernement. On ne désire pas atteindre aucune fin de parti, c'est pour cela que nous nous attendions d'avoir l'appui de la droite. Quoiqu'il en soit, nous avons fait notre devoir et si le gouvernement nous refuse, l'opposition aura le droit d'affirmer à l'avenir que ses assertions étaient vraies, et que rien n'a été prouvé dans le sens contraire.

**M. Cameron**.—*député de Huntingdon*.—Je crois, M. le président, que l'honorable député de Montréal centre a eu tort de saisir la Chambre de cette question, je dois cependant ajouter aussi que les amis de

M. Sénécal lui font beaucoup de tort et une grave injustice, en repoussant l'enquête demandée.

Je dois dire que pour ma part je n'ai pas grande confiance dans les assertions de celui que le chef du gouvernement a désigné sous le nom d'*épave*. Il est du devoir du cabinet d'accéder à la demande faite afin de justifier M. Sénécal aux yeux du public. Si on persiste à refuser, on commet une grave injustice à l'égard de cet employé public.

Je n'ai pas, comme je l'ai dit, une grande confiance en M. Tarte, car je crois que lui et M. Sénécal se valent bien et que la seule différence qu'il y a, c'est que l'un a réussi par son habileté et son audace, dans ses projets, et que l'autre n'a fait que des fiascos. Maintenant celui-ci veut jouer au fin fin, au plus rusé, afin de se venger de sa déconfiture. Pour moi, je ne puis mieux faire que de leur appliquer cette expression anglaise. "They were tarred with the same brush." En terminant j'ajoute que le gouvernement en refusant l'enquête ne fait qu'ajouter un nouveau délit politique à ceux dont il s'est déjà rendu coupable.

La proposition de M. Stephens est mise aux voix :

Ont voté pour : — MM. Bernard, Cameron, Demers, Gagnon, Irvine, Joly, Laberge, Marchand, Richard, Rinfret dit Malouin, Shehyn, Spencer, Stephens et Watts.—14.

Ont voté contre : — MM. Asselin, Audet, Beaubien, Bergevin, Blanchet, Brousseau, Carbray, Caron, Casavant, Champagne, Chapleau, Charlebois, Desaulniers, Deschênes, Desjardins, Duckett, Duhamel, Dumoulin, Faucher de Saint-Maurice, Flynn, Fortin, Frégeau, Garneau, Gauthier, Houde, Lalonde, Lavallée, LeCavalier, Leduc, Loranger, Lynch, Marcotte, Marion, Martel, Owens, Pâquet, Paradis, Picard, Poulin, Poupore, Riopel, Robillard, Sawyer, St-Hilaire, Thornton, Trudel et Würtele.—47.

L'Assemblée législative n'a pas adopté.

L'ordre du jour appelle la suite de la discussion sur la proposition de l'honorable M. Chapleau, demandant à ce que la Chambre se forme maintenant en comité pour considérer certaine résolution décrétant et confirmant la vente de cette partie du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, s'étendant depuis Montréal jusqu'à Saint-Jérôme, Aylmer et la cité d'Ottawa, conformément aux conditions du traité conclu avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, transmis à cette Chambre, par Son Honneur le lieutenant-gouverneur, par son message daté du 16 mars.

L'honorable M. Chapleau a la parole.

L'honorable M. **Chapleau**—*député de Terrebonne, premier minis-*

*être et commissaire des chemins de fer.* — M. le président, à la séance d'hier soir, j'ai répondu aux accusations personnelles qui ont été lancées dans le public. J'ai aussi fait observer que le gouvernement était condamné avant d'avoir été entendu ; que l'on avait soulevé contre lui les préjugés qui se montrent toujours contre toutes les grandes mesures. J'ai passé en revue les différentes accusations lancées contre le gouvernement ; j'ai prouvé que le cabinet n'était pas au pouvoir d'influences occultes, et que le premier ministre, sur lequel on s'est plu à déverser l'injure, ne faisait pas sa fortune ni celle de ses parents. J'ai aussi démontré que le gouvernement a fait des efforts auprès des autorités fédérales et de la compagnie du Pacifique, pour leur faire acheter notre chemin de fer provincial. J'ai démontré toute l'absurdité de cette accusation monstrueuse, allant à dire que le gouvernement avait été acheté. J'ai répondu aussi à cette autre accusation que cette vente a été faite à la hâte. J'ai expliqué l'intention du gouvernement sur l'emploi qui devait être fait du produit de la vente. J'ai fait l'historique de l'établissement de la voie ferrée du nord, les craintes, les faux calculs, qui ont été éprouvés et faits. J'ai établi aussi que la province ne perd rien par la vente actuelle et qu'au contraire, nous atteignons le but vers lequel nous tendons depuis tant d'années, celui d'avoir le terminus de la voie ferrée du Pacifique.

M. le président, la question se pose carrément devant la Chambre, dans le programme que nous lui soumettons : Est-il avantageux pour un gouvernement d'exploiter des chemins de fer ? Le gouvernement a-t-il raison de vouloir disposer de son chemin ?

A cette question je réponds hautement qu'il n'est pas un homme sincère, il n'est pas un homme sérieux et réfléchi qui n'admette qu'un gouvernement ne doit pas et ne peut pas, à moins de ne pouvoir faire autrement, administrer et exploiter lui-même un chemin de fer, et que la politique doit être de s'en débarrasser aussitôt qu'il trouve l'occasion de le faire. En m'attaquant, un journal a dit que la politique des grands hommes d'état et des gouvernements était d'acquérir et d'exploiter des chemins de fer. Celui qui disait cela ne savait pas ce dont il parlait ; mais pour certains polémistes, les faits et l'histoire ne sont rien. En effet, il y a deux ans, on a essayé en France de faire acheter par l'Etat tous les chemins de fer français, et l'homme d'état qui pendant un certain temps fut le dictateur de la France et qui exerce actuellement une si grande influence sur ce pays—j'ai nommé M. Gambetta,—un jour essaya à la tribune de faire adopter cette idée par les Chambres françaises, mais trois semaines après il était obligé de monter à cette même tribune et de déclarer que le gouvernement ne pouvait pas et ne devait pas adopter une mesure comme celle-là.

Voici les appréciations que je trouve à ce sujet dans le même recueil que j'ai déjà cité, on les dirait expressément écrites pour nous :

“ Administré par l'Etat, les voies ferrées seront inévitablement exploitées dans les intérêts des localités qu'elles traverseront, au lieu de l'être dans les intérêts du commerce et du peuple en général.

“ Il faut que l'Etat administre les chemins de fer de manière à ce qu'ils paient, sinon, ils deviennent une charge pour le public, et pour qu'ils paient il faudra augmenter considérablement ce tarif, parce que tout le monde sait qu'il est impossible à un gouvernement d'administrer des chemins de fer sans que ça lui coûte le double de ce que cette même administration coûte aux particuliers. Aux mains de l'Etat les employés des chemins de fer ne se sentiraient plus constamment poussés par l'aiguillon de l'intérêt privé, sans lequel une entreprise ne peut réussir.

“ Aucun gouvernement, celui des Etats-Unis moins que tout autre, n'exécute de grands travaux d'utilité publique sans que ça lui coûte le double de ce que ça coûterait à un particulier ou à des compagnies. Mais ce n'est pas là, tant s'en faut, le côté le plus sérieux de la question, et l'intervention du gouvernement dans ce qu'on peut appeler le domaine de l'industrie privée a des conséquences beaucoup plus sérieuses encore.

.....  
Je continue à citer la même autorité : “ Si l'Etat prenait sur lui d'acquiescer les chemins de fer, au bout de trois ans il serait en banqueroute. Il n'est pas besoin d'arguments pour convaincre, même l'esprit le plus obtus, de la vérité de cette assertion ; de sorte qu'il n'y a pas plus de danger que le gouvernement acquiesce les voies ferrées du pays qu'il n'y en a qu'il s'annexe la Turquie et ne se charge de la dette. Il faut donc que les voies ferrées ne changent pas de mains et continuent à rester entre les mains de corporations privées.”

Mais est-il besoin de pareilles autorités ?

On aura beau dire, le vrai sentiment public est que le gouvernement ne continue pas à se plonger dans les déficits, qu'il évite la taxe directe, sentiment exprimé par mon honorable ami le député de St-Hyacinthe, lorsque pensant à quitter l'arène politique, il se rendait à Montréal, et disait aux débuts de la campagne électorale : “ Le pays est avec moi : le pays ne veut pas de la taxe directe.” Il ajoutait : “ Au gouvernement qui procurera au pays une transaction favorable pour la vente de son chemin. ”—et il mentionnait le chiffre qu'il avait en vue,—“ je donnerai mon concours.”

“ La première chose que nous avons à faire, ajouta-t-il,—c'est de dégrever notre budget. Nous payons tous les ans pour intérêts et fonds d'amortissement \$900,000. Tant que cet état de choses existera, il sera impossible de faire faire à la province les progrès qu'on doit attendre d'un gouvernement bien constitué. On ne peut arriver à ce résultat que par la vente du chemin de fer. Si on pouvait en disposer d'une manière qui ne serait pas préjudiciable aux intérêts futurs de la province, et si on pouvait en obtenir le montant que le gouvernement a annoncé lui avoir été offert, \$8,000,000—ce serait une bonne transaction. ”

M. Mercier ajoutait encore au programme que le gouvernement devait avoir certains articles qui ne se rapportent pas à la discussion actuelle. Cependant on disait que l'honorable député de St-Hyacinthe, avait brûlé ses vaisseaux ; que, dans sa retraite, il attendrait l'occasion favorable pour venir mettre au service de son pays les talents incontestables qu'il possède. Je pourrais bien ajouter, M. le président, que lorsqu'il a été connu à Montréal, que le gouvernement avait complété l'arrangement qui est maintenant soumis à cette Chambre, M. Mercier a dit publiquement que si le premier ministre avait réellement réussi à faire cette transaction, il avait accompli un acte dont tout le pays devait lui savoir gré. Et il ajoutait : “ Il ne doit pas y avoir de politique sur cette question. La nation entière y est intéressée. ”

Je n'ai pas été étonné d'apprendre ces déclarations de l'honorable député de St-Hyacinthe ; car j'affirme encore une fois hautement que le sentiment public, dans toute la province, est en faveur de l'arrangement que le gouvernement a pris. Il a fallu l'incident malheureux, regrettable, de la retraite d'un de mes collègues, pour mettre en éveil les haines politiques qui, dans certains quartiers, s'accumulent contre notre gouvernement depuis sa formation. On a soulevé les préjugés de localités. Un commencement d'agitation s'est manifesté dans Québec, et l'honorable chef de l'opposition, à qui les soubresauts politiques ne coûtent pas grand'chose, a jeté par dessus les moulins ses déclarations du commencement de la campagne électorale de novembre dernier.

“ Je n'ai pas besoin de citer d'autres autorités que celle de mon excellent collègue dans le gouvernement, l'honorable député de Sherbrooke (M. Robertson), qui, dans une lettre qu'il m'adressait, et qui se trouve dans la correspondance maintenant devant vous, M. le président, disait :

“ J'ai reçu de Londres, par le câble, deux dépêches concernant la vente du chemin de fer Q. M. O. et O. à un syndicat de Londres, Angleterre.

“ J’ai répondu personnellement : prix du chemin, environ huit millions ; prix de l’affermage, l’intérêt à 5 p. c., \$400,000 par année.

“ J’ai dit aux membres de ce syndicat qu’on ne pouvait pas leur donner de temps pour se décider ; que s’ils veulent faire une offre, ils doivent la faire à leurs risques, et que cette offre sera considérée avec les autres. Nous devrions quand même vendre le chemin un prix aussi élevé que possible et nous débarrasser de cette affaire.”

Le trésorier actuel de la province savait comme son prédécesseur ce qu’il nous fallait pour équilibrer nos finances, et il a vu le gouffre vers lequel nous nous précipitions si nous ne nous assurions pas un revenu stable. Et pour arriver à ce but, il déclara qu’il fallait vendre le chemin, comme en 1879 le chef du gouvernement d’alors voulait le louer en disant que nous ne pouvions plus le garder. Dans le discours du trône de 1879, on lisait ce paragraphe :

“ Comme le moment est arrivé où les chemins de fer du gouvernement doivent commencer à donner des revenus, il a semblé que le meilleur moyen, et de les rendre aussi productifs que possible pour la province, et de créer le trafic qui leur est nécessaire, était de les louer pendant un certain nombre d’années à des hommes d’affaires possédant les capitaux et l’expérience indispensables, lesquels seront ainsi directement intéressés au succès de notre entreprise. Des arrangements ont été faits dans ce but, et ils seront soumis à votre approbation, ainsi que la loi l’exige.”

Je pourrais citer une autre autorité, ce que je fais avec d’autant plus de plaisir qu’elle émane d’un adversaire, je veux parler de l’ex-député de Montmorency, M. Chs. Langelier. L’année dernière, cet honorable monsieur prononçait devant cette Chambre un discours extrêmement soigné, rempli de renseignements et de chiffres, dans lequel il disait : “ Il est évident qu’en louant le chemin aux conditions mentionnées dans le projet de bail que je viens de citer, le gouvernement Joly aurait épargné à la province \$3,411,192.36, puisque les locataires s’obligeaient à faire, à leurs dépens, *sauf remboursement dans la suite*, les travaux pour la confection desquels le trésor provincial a payé ou paiera cette même somme : c’est-à-dire qu’au moyen de ce bail le ministère Joly dégrevait le budget d’une somme de \$3,411,192.36, montant qui, à 5 0/0, représente un intérêt annuel de \$170,559.62”.

M. Langelier disait aussi : “ Pourquoi le gouvernement libéral a-t-il échoué dans cette tentative de louer notre chemin de fer provincial, et de restaurer par là les finances de la province ? C’est parce que le premier ministre actuel et ses amis lui ont fait alors une opposition

“ factieuse, déloyale et anti-patriotique dont le chef du gouvernement  
“ sent encore les conséquences.

“ C’est donc grâce au parti conservateur que le chemin n’a pas été  
“ loué et qu’il est encore exploité par le gouvernement. En Europe,  
“ les hommes les plus compétents sont unanimes à condamner l’ex-  
“ ploitation d’un chemin de fer par l’Etat. Voici ce qu’en dit un homme  
“ dont la compétence en pareille matière est universellement reconnue ;  
“ je veux parler de M. F. Jacquemin, directeur des chemins de fer de  
“ l’est, en France. Vol. 1, page 33 :

“ Si l’on veut, dit-il en parlant des dangers économiques de l’ex-  
“ ploitation par l’Etat, apprécier l’exploitation par l’Etat, il faut voir ce  
“ qu’elle était dans les grandes lignes aliénées par les gouvernements  
“ allemands et ce qu’elle est encore dans quelques exploitations morce-  
“ lées. Les dépenses d’exploitation sont soldées par le budget de  
“ l’Etat, on ne porte à leur réduction qu’un intérêt platonique. Quant  
“ au développement des recettes et à la recherche du trafic, il n’en est  
“ pour ainsi dire pas question : certains agents considéraient cette  
“ recherche comme avilissante ; dans tous les cas, ils ne portaient aucun  
“ intérêt à une augmentation de transport, dont la première consé-  
“ quence eut été une augmentation de travail ! . . . .

“ Dans de semblables conditions, les relations à maintenir entre le  
“ capital de construction et le produit de l’exploitation sont faussées et  
“ le pays court grand risque de voir amoindries, perdues peut-être, les  
“ recettes qu’il espérait trouver dans le produit des chemins de fer. ”

Et l’honorable M. Langelier concluait de la manière la plus positive-  
possible, que le gouvernement de l’honorable M. Joly avait raison de  
vouloir se débarrasser du chemin, et d’accepter un affermage de  
\$225,000.

Je pourrais aller plus loin et trouver la preuve de mon assertion dans  
la décision prise, dès le mois de décembre 1877, par le gouvernement  
que dirigeait un homme qui aujourd’hui, paraît-il, répudie la politique  
du gouvernement actuel, et qui la combat en disant que le gouverne-  
ment ne devrait pas livrer notre chemin à des mains étrangères, et que  
si cette entreprise ne reste pas entre les mains du gouvernement, les  
Canadiens Français peuvent renoncer à tout avenir.

Cependant, M. le président, le gouvernement de l’honorable M. de  
Boucherville, en 1877, décida de ne pas exploiter le chemin. Je parle  
à bon escient, le document daté du 20 décembre 1877, porte ma signa-  
ture comme secrétaire de la province de Québec. Ce sont des circu-



lares demandant des soumissions pour le louage ou affermage du chemin de fer du nord. Ces avis commençaient ainsi :

“ Le gouvernement de Québec, a formé le projet de louer ou affermer les divisions de ce chemin de fer, présentement en voie de construction, et qui sont généralement connues sous les noms de :

“ Le chemin de fer de la rive nord, 188 milles, 1865 pieds.

“ Le chemin de fer de colonisation du nord de Montréal, 138 milles, 1638 pieds.”

La pensée du premier ministre ne pouvait être exprimée d'une manière plus claire.

Maintenant l'honorable M. Ross qui faisait alors partie du cabinet de Boucherville, et qui vient de se séparer de nous parce qu'il ne pouvait approuver l'idée de donner l'exploitation du chemin à deux compagnies différentes, lira probablement avec intérêt les clauses suivantes qu'il approuvait en décembre 1877 :

“ Les deux divisions, — ayant leur point de division à Montréal, — seront louées ou affermées, soit séparément, ou en une seule ligne continue, selon ce que le gouvernement jugera de plus avantageux, lors de la réception des propositions.

“ Ceux qui feront des propositions pour cette dernière partie seulement, ou pour toute la ligne, sont requis de mentionner le prix additionnel qu'ils seront disposés à payer pour l'extension de la ligne jusqu'à Portage du Fort, lorsque ce prolongement sera complété et relié avec le chemin de fer du Canada central.”

L'honorable M. de Boucherville était donc alors d'avis que le gouvernement devait disposer de cette propriété et la mettre par un bail de cinq ans, dix ans ou plus, entre les mains d'une ou de deux compagnies étrangères. Et si dans ce temps, l'on voulait disposer de cette propriété, je ne vois pas pourquoi l'on ne continuerait pas aujourd'hui la politique du gouvernement même qui avait inauguré la construction des chemins de fer par l'état.

Mais non-seulement j'ai l'opinion du chef conservateur d'alors, j'ai aussi l'opinion formelle de mon honorable ami le député de Lotbinière pendant qu'il était lui-même à la tête des affaires. Cet honorable député voulait que le chemin fût loué à une compagnie, comme nous le faisons ; il n'avait pas demandé d'avoir des soumissions publiques, qu'on le remarque bien, mais il s'était adressé à un certain nombre de capitalistes et ayant eu des réponses de ces messieurs, il avait fixé son choix sur un syndicat fort respectable, il est vrai, mais qui n'offrait pas plus de garanties pour la totalité du chemin que celui qui veut aujourd'hui.

d'aujourd'hui acquérir la partie est. On pourra s'en assurer en lisant les noms qui figurent sur le projet soumis à cette Chambre. Il est bon de remarquer que les noms de ceux qui se trouvent sur la demande d'achat ne constituent pas seuls le syndicat ; mais les noms de ceux qui se trouvent sur le projet de loi annexé au projet de vente sont les noms responsables qui forment le syndicat. La distribution du capital a été faite de manière à protéger les intérêts sectionnels et nationaux.

Un incident assez piquant se passa à cette époque. La chambre de commerce de Québec se mit en tête de dire au premier ministre : " C'est nous qui allons conduire la province et qui allons être le gouvernement. Vous, vous ne connaissez pas ce que vous avez à faire ; mais nous, le bureau de commerce, nous allons vous le dire."

Ce qui m'étonne le plus en voyant la résolution de cette année (c'est peut-être par ce que ce n'est plus le même gouvernement), c'est le changement complet d'opinion du bureau de commerce sur cette question.

Dans la requête adressée au gouvernement de l'honorable M. Joly, le bureau de commerce disait :

" Que vos pétitionnaires ont appris que le gouvernement a l'intention d'affermir certaines parties du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, ou le chemin entier ;

" Que vos pétitionnaires sont d'avis que semblable mesure serait nuisible aux intérêts de la province ; et que le chemin ne devrait être affirmé que lorsque toute la ligne aura été complétée, et en bonne voie d'opération : car alors le gouvernement sera plus à même de déterminer la valeur de l'affermage,

" En conséquence, vos pétitionnaires prient humblement, à cette fin, que le gouvernement n'affirme le dit chemin ou partie d'icelui, que lorsqu'il aura été complété."

L'honorable premier ministre d'alors fit une réponse digne d'un premier ministre, mais en même temps la réponse d'un homme qui, quand il le veut, sait glisser la fine ironie dans une réponse parfaitement courtoise et mettre à leur place les gens qui abandonnent un peu trop facilement leur rôle pour prendre celui des autres. Voici cette réponse :

" J'ai l'honneur de vous accuser réception de la requête de la chambre de commerce de Québec, exposant que la chambre est d'avis que l'affermage du chemin du gouvernement, au moment actuel, serait nuisible aux intérêts de la province.

" Les représentations de la chambre recevront toute la considération que mérite l'opinion d'hommes d'une aussi grande expérience dans les affaires commerciales.

“ En même temps, je dois vous déclarer tranchement qu'après avoir  
“ consulté des hommes dont l'opinion en matière de chemins de fer est  
“ d'une haute valeur, je ne puis m'empêcher de croire que si le gou-  
“ vernement pouvait affermer le chemin à des personnes dont la res-  
“ ponsabilité et l'expérience commerciale seraient hors de doute, pour  
“ une rémunération convenable, la province y trouverait grandement  
“ son profit.

“ D'après les observations amicales qui m'ont été faites par un cer-  
“ tain nombre d'hommes d'affaires, j'ai acquis la conviction que ceux  
“ qui n'ont pas fait une étude spéciale de la question s'abusent sur les  
“ revenus qu'on peut attendre de fonds investis dans les entreprises de  
“ chemins de fer ; un bon nombre en parlent comme si ces revenus  
“ étaient les mêmes que ceux du commerce ordinaire, mais l'histoire  
“ des chemins de fer sur ce continent atteste le contraire, et si le chemin  
“ est géré par le gouvernement au lieu de particuliers, les résultats  
“ seront encore pires.

“ En construisant le chemin de fer, le gouvernement a eu en vue les  
“ avantages indirects qu'en retirerait la province, plutôt qu'aucun béné-  
“ fice pécuniaire immédiat ; et ces avantages se développeront dans la  
“ mesure de l'habileté des gérants en affaires. Une telle habileté se  
“ trouvera parmi les hommes d'affaires directement intéressés aux résul-  
“ tats pécuniaires du trafic, qui peuvent aussi trouver les moyens de  
“ l'augmenter par leurs relations d'affaires, plutôt que par des officiers  
“ ou employés du gouvernement, qu'elles que soient leurs capacités.

“ En conséquence, le gouvernement apportera le plus grand soin au  
“ choix des fermiers, et vous pouvez être assurés que nous y veillerons  
“ de près, si nous affermons le chemin, car le gouvernement y perdra  
“ un patronage considérable.

“ Inutile de vous faire observer que, de par la loi, tout arrangement  
“ que le gouvernement peut faire pour l'affermage du chemin devra être  
“ ratifié par la Législature.”

Vraiment, M. le président, si cette réponse n'était pas aussi bien  
écrite, elle mériterait ma signature ; mais, comme il est acquis qu'un  
gouvernement peut prendre les idées du gouvernement qui l'a précédé,  
si cela peut être utile et avantageux pour l'Etat, et que ces idées  
deviennent propriété publique, attendu que les gouvernements sont  
obligés d'avoir de l'esprit et du talent, non-seulement pour eux, mais  
pour leurs successeurs, je confesse que j'ai largement profité de la  
succession laissée par mon honorable ami.

Ce n'est pas tout, M. le président. Si nous ouvrons le rapport d'un

comité du conseil exécutif, encore mieux élaboré, s'il est possible, que la réponse que je viens de citer, on y verra que mon honorable ami est très-explicite sur le fait qu'un gouvernement ne doit pas administrer lui-même un chemin de fer. Il dit dans ce rapport :

“ Que l'entreprise du chemin de fer Q. M. O. & O. en est arrivée à un point où elle doit alléger le fardeau que la province s'est imposé pour sa construction, et où elle doit fournir sa part au revenu public, et qu'il est de la plus haute importance, dans le but de placer les finances de la province sur une base solide, que le montant exact provenant chaque année de cette source soit connu et déterminé à l'avance.

“ Que d'après l'expérience de l'histoire passée des chemins de fer sur ce continent, il appert que le meilleur moyen d'obtenir ce résultat désirable est d'affermir le chemin Q. M. O. et O., pour un nombre limité d'années, sous la stricte surveillance du gouvernement, à des hommes d'affaires d'une capacité reconnue et commandant des capitaux considérables, pour les raisons suivantes :

“ 1. Les ressources du chemin de fer sont encore incertaines et il va falloir créer un trafic pour les exploiter.

“ Il sera de l'intérêt des fermiers de rechercher tous les moyens possibles d'accroître le revenu du chemin de fer en créant de nouvelles sources de trafic, développant de nouvelles industries, stimulant l'activité et l'esprit d'entreprise le long du chemin de fer et attirant le commerce, ce qui bénéficiera non-seulement à eux-mêmes, mais encore à tout le pays.

“ Que, quelque zélés et fidèles que soient les officiers du gouvernement, ils n'ont ni les moyens, ni la facilité, ni le pouvoir qui pourraient leur permettre d'obtenir ce résultat, moyens, facilité, pouvoirs que posséderaient les hommes d'affaires, eux qui étaient intéressés pécuniairement au succès de l'entreprise, commanderaient des capitaux considérables à la recherche de placement, et qui auraient de plus l'expérience dans les diverses branches de commerce et d'affaires qui pourraient s'y rattacher, des parties les plus éloignées du pays.

“ 2. Aucun gouvernement quelque soit sa bonne volonté, ne pourra gérer le chemin de fer avec autant d'économie que peuvent le faire des particuliers directement intéressés au résultat des opérations du chemin ; en sorte que, tout en n'ayant pas les mêmes facilités pour créer un trafic et augmenter le revenu, il serait tenu en même temps d'encourir des dépenses plus considérables. ”

Est-il possible d'être plus explicite, plus logique, plus convaincant ?

M. de Boucherville avait formé le projet de disposer du chemin, mon honorable ami exécutait les volontés de son prédécesseur. Un accident chez l'un, une faiblesse chez l'autre, empêcha la réalisation de ce projet qu'il nous est donné de compléter pour eux.

En présence de ces faits, M. le président, nous avons la certitude que nous ne pouvons rencontrer d'opposition ni de la part de mes honorables amis de l'autre côté de la Chambre, ni de la part de ceux dont nous continuons la politique ici, de ceux dont j'ai eu l'honneur d'être le collègue en 1877.

Pourquoi doit-on disposer du chemin, M. le président ? Ce, que je viens de lire me dispensera peut-être d'ajouter quoi que ce soit aux raisons déjà données. Un gouvernement, règle générale, ne doit pas faire le commerce ; il ne peut pas être dans les affaires. Supposons, par exemple, qu'un gouvernement se mette à exploiter des carrières, des mines, etc., etc., le voilà forcément spéculateur ; pour le commerce il se fait voiturier, etc., et cependant l'immunité dont jouit un gouvernement qui ne peut être poursuivi est réellement en contradiction avec l'état qu'il exerce.

Pendant que je voyageais en Suisse en 1876, me trouvant dans un hôtel splendide, je m'étonnais du luxe de l'établissement et de la modicité des dépenses pour les voyageurs.

J'en fis la remarque à quelqu'un : "Comment se fait-il, lui dis-je, que le propriétaire de cet hôtel puisse faire de l'argent à tenir un hôtel comme celui-ci, avec autant de frais, et à des prix comparativement si réduits ?" Cet homme me répondit : "Ce n'est pas l'hôtel qui le paie ; cet hôtel a été bâti par une compagnie, et cette compagnie, en outre de l'hôtel, est aussi le propriétaire du chemin de fer qui nous amène ici : elle retrouve là les profits qu'elle ne fait pas ici, et voilà comment elle a trouvé son compte à bâtir cet hôtel."

Cette compagnie pouvait faire ce qu'un gouvernement n'aurait jamais pu faire. Elle pouvait cumuler et exploiter tout ce qui l'entourait exercer toutes les industries et tirer un profit de chacune d'elles.

Et pour preuve qu'une compagnie privée est dans de meilleures conditions qu'un gouvernement pour faire l'exploitation d'industries quelconques, je citerai un rapport de M. Brydges à propos de la compagnie du chemin de fer Intercolonial, dans lequel il disait à son gouvernement que si l'on voulait que le chemin de fer Intercolonial fût une entreprise payante comme pourrait l'être un chemin de fer privé, le gouvernement devait bâtir des hôtels dans les endroits pittoresques pour

y attirer les voyageurs. Il faudrait, disait-il, songer à créer des places d'eau. Mais le gouvernement n'a pas jugé à propos de mettre à exécution ces suggestions de M. Brydges, et il a bien fait, car ce qui aurait été sage pour des individus eût paru ridicule chez un gouvernement.

Evidemment un gouvernement ne pourra jamais se substituer à des compagnies privées dans l'exploitation des industries. Une compagnie de chemin de fer ayant à sa tête des hommes d'affaires et d'expérience pourrait, par exemple, exploiter nos forêts. Cette exploitation en elle-même ne leur rapportera peut-être que peu, mais ayant un chemin à leur disposition, ils gagneront quelque chose sur le transport du bois ; ou bien encore, une compagnie privée achètera une mine, une carrière de phosphate, une carrière d'amiante ; une compagnie de chemin de fer fera le commerce des grains, construira des élévateurs, et s'il arrive que son chemin ne paie pas, ses élévateurs, son commerce de grains, ou ses exploitations de phosphate ou d'amiante l'indemniseront, toutes choses impraticables pour un gouvernement. Il n'y a pas à se dissimuler ces choses-là. Disons que notre chemin de fer pourra rapporter l'année prochaine \$1,200,000 de recettes brutes ; on sait que 25 pour cent est à peu près la moyenne des profits qu'un chemin peut donner sur ces recettes brutes,—et si l'on prend 25 pour cent c'est-à-dire, le quart de 1,200,000, nous arrivons à \$300,000 de profits, laissant \$900,000 pour les dépenses. Le gouvernement ne fera pas un sou en sus de ces profits, car il ne peut pas spéculer sur les affaires qu'il fait, tandis qu'une compagnie peut le faire ; elle peut même faire son profit sur les dépenses de son chemin ; ses achats de rails, de dormants, de charbon peuvent lui rapporter des bénéfices indirectement.

Je n'irai pas jusqu'à dire qu'elle peut faire du profit sur son patronage, mais enfin une compagnie peut compter sur le patronage qu'elle exerce pour l'indemniser des dépenses qu'elle a faites, tandis que pour un gouvernement, ce même patronage est une source de faiblesse.

Lorsque j'ai pris l'administration de notre ligne provinciale, on est venu me proposer de baisser les tarifs. Vous ferez ainsi une concurrence avantageuse à la compagnie du Richelieu. Une compagnie des Etats-Unis m'a fait une pareille proposition, et j'ai répondu par un "non" formel ; j'ai dit que le gouvernement ne pouvait pas se prêter à un acte qui aurait l'effet de ruiner une compagnie dont il était obligé, comme gouvernement, de protéger les intérêts ; un gouvernement ne peut pas, comme une compagnie, dire : " Je vais faire de la concurrence à telle et telle compagnie, je vais la ruiner ; " car il est obligé de protéger tous

les intérêts, même les intérêts de compagnies qui sont ses rivales. En un mot, le gouvernement ne peut faire partie de combinaisons entre compagnies de chemins de fer, et, sur ce terrain, il n'est pas à sa place, car il ne peut être hostile aux intérêts d'aucune compagnie, il ne peut pas contrôler les fluctuations ou les changements de tarifs et faire partie des " combinaisons " qui les décident. Si le gouvernement fixait ses tarifs à un chiffre trop bas, il se ruinerait, et s'il les élevait trop, on l'accuserait de ruiner le pays.

Dans l'exploitation d'un chemin de fer, le gouvernement ne peut pas comme une compagnie privée, faire certains sacrifices ; il faut qu'il sache d'avance ce que lui rapportera son entreprise en fixant ses tarifs à cet effet, tandis qu'une compagnie privée peut se permettre ces mêmes sacrifices et se refaire d'un autre côté. Nous sommes obligés de savoir d'avance qu'elles sont nos ressources et nos dépenses pour cette administration ; le budget annuel du trésorier ne saurait s'accommoder des soubresauts. Il n'a pas d'actions à jeter sur le marché ; il ne peut pas jouer à la hausse ou à la baisse pour rattraper les pertes qu'il aurait pu faire.

Dans l'exploitation du domaine public, le gouvernement administre une propriété qui ne lui coûte rien, mais il n'en est pas ainsi pour notre chemin de fer, qui nous a coûté près de treize millions, et nous sommes obligés de savoir quels revenus nous pourrions en retirer.

Une autre raison contre l'exploitation du chemin par le gouvernement. Je suppose qu'il arrive un accident sur notre voie ferrée ; qu'un pont se brise, qu'une collision ait lieu dans laquelle quinze ou vingt personnes seraient tuées ; où en serait le gouvernement ? On m'assure que le Grand-Tronc, pour deux ou trois accidents arrivés sur sa ligne, a été obligé de payer près d'un million de dollars. Est-ce que notre gouvernement serait en état de s'exposer au paiement de pareils montants ? Nous ne pouvons le faire et cependant cela peut arriver tous les jours. Qu'un tel accident arrive, nos finances se trouvent bouleversées pour plusieurs années. Une compagnie privée s'arrangera comme elle le pourra, mais le gouvernement ne peut pas s'exposer à une situation comme celle-là.

Le gouvernement, du reste, n'est jamais épargné, et lorsqu'il s'agit de payer des dommages par suite d'accidents, il paie généralement le triple de ce que paierait une compagnie privée ; les arbitres, les jurés, les témoins, les avocats, tout le monde est contre lui, tant est répandue la croyance que prendre la propriété ou l'argent du gouvernement, c'est presque une bonne œuvre.

Dans les contrats qu'une compagnie de chemins de fer est obligée de faire avec une ou plusieurs compagnies, si elle transige avec des compagnies privées, elle arrivera promptement à un résultat effectif, tandis que si le gouvernement a pareille transaction à faire avec ces compagnies et que cela demande célérité, il lui est presque impossible d'en arriver à un bon résultat, car il faut d'abord assembler le conseil exécutif et attendre son rapport, et l'officier autorisé du bureau de direction de la compagnie contractante trouvera bien ennuyeux toutes ces lenteurs, et finira par se retirer sans rien conclure. La chose serait encore pire, s'il fallait assembler la Législature et attendre pour agir la décision des soixante-cinq membres qui la composent. Inévitablement ceux avec qui vous auriez à transiger, vous diraient : nous ne pouvons pas attendre ainsi, nous allons chercher ailleurs.

Mais, M. le président, il est une autre raison plus grave encore pour vendre notre chemin, la voici : c'est que nous n'avons pas d'argent pour faire face aux dépenses qu'il y a à faire sur notre ligne provinciale. Cette raison prime toutes les autres. Les recettes du chemin de fer ne fournissent pas au gouvernement, déduction faite des dépenses d'exploitation, ce qui lui faudrait pour exécuter les travaux nécessaires à son parachèvement. Au nombre de ces travaux se trouvent ceux à faire dans la ville même de Québec, et l'on soulèverait toute une révolution dans Québec si le gouvernement ne faisait pas ces travaux. Nous avons beaucoup de travaux à faire le long de la ligne, et l'ingénieur du gouvernement vient de nous présenter un rapport par lequel nous voyons qu'une somme de \$1,140,000 doit, de toute nécessité, être immédiatement dépensée sur la ligne, si le gouvernement veut garder son chemin, et mon honorable ami, le trésorier à qui je m'adresse pour avoir ce montant, me répond que nous ne l'avons pas et que nous ne pouvons le trouver.

On me dira peut-être : *Empruntez, empruntez*. Sur quoi emprunterons-nous ? Si nous gardons le chemin, il nous faudra, pour combler nos déficits et terminer les travaux à faire, emprunter une couple de millions. Or, il n'y a pas de fausse honte à le dire, à moins d'aliéner le domaine public ou d'avoir recours à la taxe directe, nous n'avons pas de quoi payer. Non, M. le président, le gouvernement, je l'espère du moins, ne se mettra pas dans l'humiliante position de ne pouvoir donner pour toute réponse à la question que lui fera le capitaliste qui lui demandera avec quoi il le paiera : "Je vous paierai avec votre argent." Un trésorier qui en agirait ainsi ne serait pas honorable. Aussi, je déclare qu'il est impossible au gouvernement de contracter



un nouvel emprunt dans les circonstances actuelles, sans nuire gravement au crédit de la province. D'un autre côté, nous avons promis au corps électoral que nous n'imposerions pas de charges sur la propriété. Nous ne pouvons pas tromper les électeurs, et je demanderais plutôt de retourner devant eux que de les charger du plus petit impôt direct. Et malgré toutes les perfidies, toutes les cabales de nos adversaires, le peuple sur ce point sera encore avec nous. Entre la vente du chemin et la taxe, je sais ce qu'il choisira.

Les dépenses encourues pour la construction du chemin s'élèvent à \$12,615,000. Pour l'année 1880-81, les comptes publics accusent une dépense bien plus considérable que ne l'est la dépense réelle. Car dans cette période de temps-là, le gouvernement a été obligé de payer, une foule de comptes et réclamations pour terrains, expropriations, réglemens, etc. Les comptes publics indiquent une somme de \$2,206,328 dépensée pour construction; mais, n'eussent été ces anciennes réclamations pour des engagements contractés avant nous, le gouvernement n'aurait payé, pour construction dans le cours de l'année, que le montant de \$1,368,002.51.

Il nous reste à peu près pour \$1,140,000 de travaux à faire. Nos finances sont obérées et le déficit, cette année, sera de plus de \$400,000.

Ah ! le gouvernement doit garder le chemin de fer pour le commerce local et pour les cultivateurs. Mais ayez au moins le courage de votre opinion. Déclarez donc que vous voulez la taxe directe : allez le dire au pays. Dites aux commerçants et aux gens de la campagne qu'ils doivent s'imposer de nouveaux sacrifices pour conserver le chemin. Il y a huit à neuf cents paroisses dans la province. Mettez pour la valeur de la propriété dans chaque paroisse une moyenne de \$250,000. Vous arriverez à une somme de \$225,000,000 de propriété. Eh ! bien, taxez ces propriétés à un dixième de centin par cent piastres, vous aurez \$225,000 par année. Si l'on veut laisser le chemin de fer pour les cultivateurs, il faut que l'on dise : " Gardons le chemin, mais taxons-nous."

Un chemin de fer n'est pas fait simplement pour des intérêts de clocher, mais pour le grand commerce et le développement général du pays. Comme le disait un journaliste d'esprit : " Si telle est l'intention de la Législature, il ne nous reste plus qu'à dire : " Paie Jean-Baptiste." En effet, si l'on veut garder le chemin, qu'on se taxe pour le garder.

Quant à moi, je m'empresse de le proclamer hautement, je n'en suis pas. Je suis déjà allé devant le peuple avec un projet de taxe qui demandait à peu près \$175,000 par année. Je connais la réponse que le peuple m'a donnée. J'ai eu à faire la lutte contre l'honorable chef de

l'opposition, alors premier ministre, qui combattait l'idée d'augmenter les taxes. Si ses vues sont changées depuis, qu'il le dise. Moi, s'il le faut, je retournerai devant le peuple, pour lui dire que c'est pour éviter les taxes que je veux dégrever le budget au moyen de la vente du chemin. C'est sur cette question que nous avons fait les élections de 1881, et c'est fort de l'autorisation que ses élections nous ont donnée que je présente aujourd'hui le seul projet capable de sauver la situation. C'est pour tenir la promesse que j'ai faite au peuple pendant les élections, pour éviter la taxe, que je me suis mis à l'œuvre pour trouver des acheteurs.

On me dira peut-être : Votre position sera-t-elle bien meilleure qu'elle ne l'est aujourd'hui, si vous vendez notre chemin ? Ce chemin peut vous donner deux à trois cent mille piastres de revenus annuels, et si vous le vendez vous n'avez que l'intérêt sur sept millions et trois-quarts. Je répondrai à cette objection en soumettant à cette honorable Chambre quelques chiffres.

Si l'on garde le chemin, il faudra absolument dépenser les montants suivants :

- \$240,000 pour l'extension aux Casernes.
- 60,000 pour gares, etc.       “
- 100,000 pour embranchement de Dorval au Mile End.
- 50,000 pour Bellerive, lignes d'évitement, etc.
- 100,000 pour usines et extension au chemin Papineau.
- 130,000 pour quais à Québec.
- 30,000 pour hangards, table-tournante, etc., à Québec.
- 90,000 moitié service de transport pour rejoindre l'*Intercolonial*.
- 225,000 pour déplacement de la rue du Prince-Edouard, etc.
- 50,000 pour ballast.
- 65,000 pour loop-line et navigation du Saint-Maurice.

---

\$1,140,000

---

Alors nous arrivons forcément à la situation suivante :

Total de l'ancienne dette.....	\$13,000,000
Total de la nouvelle dette.....	1,140,000
	<hr/>
	\$14,140,000
	<hr/>
Intérêt annuel de 5 % sans amortissement.....	\$ 707,000

Si nous vendons \$7,600,000, nous avons la situation suivante :

Intérêt sur \$13,000,000.....	\$650,000
Moins intérêts sur \$7,600,000 sans amortissement.....	380,000

Il nous reste à payer annuellement..... 270,000

Ainsi dans le premier cas nous payons. 707,000

“ second cas..... 270,000

Différence..... 437,000

Moins recettes probables du chemin..... 300,000

Différence..... \$137,000

Cette différence perdue pour nous de \$137,000 par année forme en 10 ans une accumulation de..... 1,722,971

Ainsi nous voilà en 10 ans avec le bilan suivant :

Emprunt pour travaux..... 1,140,000

Déficits..... 1,722,971

Total..... \$2,862,971

A ajouter à la dette actuelle de..... 13,000,000

Total..... 15,862,971

La vente dans dix ans, pour..... 11,000,000

Ferait perdre..... 4,862,971

Comme la vente pour \$7,600,000 fait perdre

aujourd'hui le même montant, savoir..... \$5,000,000

avec cette différence que pendant dix ans nous aurions grevé notre budget de manière à entraver tous les autres services de l'administration.

Mais au lieu de payer une somme annuelle de \$650,000, que vous aurez à payer si vous gardez votre dette de \$13,000,000 et si vous gardez votre fonds d'amortissement, vous aurez à payer annuellement \$780,000 pour intérêt et fonds d'amortissement. D'un autre côté, en vendant \$7,600,000, vous supprimez la nécessité de l'amortissement, et par conséquent, vous dégrevez votre budget annuel de \$76,000 (10%), ce qui au bout de dix ans représente \$953,928. C'est une chose à

laquelle on ne fait pas toujours attention. Grever le budget quand on n'a pas de ressources, pour un trésorier comme pour un gouvernement, c'est commettre une injustice envers la génération actuelle ; car c'est un principe d'économie politique qu'on n'a pas toujours le droit de grever le présent pour l'avenir.

Maintenant, M. le président, ces recettes de \$300,000 que nous donnera le chemin si nous le gardons, se maintiendront-elles à ce chiffre-là ? Si nous gardons notre chemin, nous ne devons compter que sur le trafic local, et ceux qui veulent garder le chemin, parce que c'est une propriété qui a coûté \$1,300,000, peuvent-ils nous garantir que ce trafic local sera suffisant pour nous indemniser ? Un homme d'affaires très haut placé dans le monde commercial me disait : " Si vous n'avez pas le Pacifique avec vous, vous pouvez être certain que votre trafic local ne fera que diminuer. Si vous repoussez le Pacifique à l'heure qu'il est vous l'aurez pour ennemi ; il bâtira une ligne au sud de la vôtre et vous perdrez votre trafic local venant d'Ottawa, trafic qui est très-considérable." Celui qui me disait cela ne pourrait pas être suspect à mes honorables amis, c'était le chef reconnu du parti libéral à Montréal.

On a parlé de la compagnie du Richelieu et du danger d'un monopole, parce que le président de cette compagnie se trouve être un des membres du syndicat, et qu'ainsi il n'y aurait pas rivalité, mais entente entre ces deux voies de communication et, par suite, un monopole amenant exaction dans des tarifs. Or, comme il est de mode parmi nos adversaires de faire de l'administrateur du chemin de fer un épouvantail, on a voulu, dans ce cas-ci, ne pas oublier cet usage ; mais l'on a oublié que si la compagnie du Richelieu était l'ennemie de la ligne provinciale, elle nous ferait une concurrence redoutable et désastreuse pour le trafic de notre chemin de fer, car, entre les mains d'un homme déterminé, la compagnie du Richelieu peut être pour le chemin de Québec un compétiteur extrêmement redoutable. Et le Grand-Tronc n'est pas un rival à dédaigner ? Si cette compagnie voyait le chemin de fer de Québec livré à ses seules ressources, pourquoi ne traiterait-elle pas notre ligne comme une rivale ? Il n'y a pas seulement cela : vous avez un chemin déjà bâti de Montréal à Sorel, qui sera un concurrent sérieux, car ce chemin est plus court que le nôtre ; il paraît qu'il doit se rendre jusqu'à la Pointe-Lévis et Québec. Dans ces circonstances croirait-on que le Grand-Tronc resterait indifférent, et qu'il n'aurait pas les moyens de nous faire du mal ? Ses intérêts le lui commanderont, attendu que nous allons lui enlever par l'arrangement que nous avons obtenu, le monopole de l'Intercolonial. Nous avons

donc raison de dire que le Grand-Tronc sera un rival terrible pour notre ligne, si elle est laissée à ses propres ressources.

Il y a plus ; dans leur aveuglement haineux, nos ennemis oublient que c'est le parlement qui détermine les taux des chemins de fer et que les exactions sont impossibles.

Et le trafic de l'ouest, comment l'assurez-vous ? M. le président, c'est là une grande question. Ce trafic de l'ouest peut s'obtenir de trois manières. La première par le Pacifique ; or si vous rejetez la proposition du Pacifique vous vous en faites un ennemi. La seconde ; Le New-York central qui offre de conduire nos chars à Chicago aux mêmes prix et conditions que le Grand-Tronc ; seulement il offre le désavantage d'un plus long parcours, et puis nous ne pouvons atteindre les lignes américaines que par l'intermédiaire du Pacifique, à Brockville ou Prescott. La troisième : Allons-nous passer par le Grand Tronc ? Nous ne pouvons pas y songer ; car il est notre ennemi.

Il restait une chose à faire : c'était de prolonger notre route vers l'ouest. C'était la grande pensée que les promoteurs du chemin de fer Q. M. O. et O., avaient dans l'esprit. C'est le rêve de mon ami d'Hochelega. C'est avec ce rêve qu'il a bâti le syndicat Allan-Rivard. Son enthousiasme pour la voie de la Baie Georgienne est telle qu'il me disait l'autre jour quand bien même le gouvernement devrait affecter tout le prix de vente du Q. M. O. O., pour établir une ligne d'Aylmer à la Baie Georgienne, ce serait une dépense rémunérative.

Seulement nous demandons comment le gouvernement pourrait, dans sa position financière actuelle, réaliser ce grand projet, lorsqu'il lui est à peine possible de subventionner les 80 milles demandés et promis de Hull à Pembroke. Nous avons contracté cette obligation et elle est encore due, et malgré la position gênée du trésor, nous paierons ce subside, l'ayant promis ; car le gouvernement de Québec n'a pas l'habitude de répudier ses engagements.

On aurait voulu prolonger notre ligne à la Baie Georgienne. Or, cela fait un parcours de 315 milles de long à partir d'Ottawa. Va-t-on dire que le gouvernement serait capable d'entreprendre la construction d'un tel chemin, qui coûterait au moins vingt à vingt-cinq mille piastres par mille ? Lui donner un subside est une chose à laquelle même il ne faudrait pas penser.

Il y a bien encore les raccordements que nous pouvons obtenir avec l'ouest par les lignes d'Ottawa à Toronto. Ces raccordements sont absolument contrôlés, l'un par la compagnie Goodherham soutenue par le Grand Tronc, dit-on, et l'autre par celle du Pacifique canadien ; mais

ces deux compagnies seraient nécessairement nos rivales si nous gardions notre chemin. Vous vous voyez donc fermer toute issue vers l'ouest, à moins que l'on pense à se servir du tunnel qui a été si mal-traité, lorsqu'il s'est agi d'en faire passer la loi par cette Chambre; et même en supposant que vous voudriez vous rejeter sur ce tunnel, vous auriez encore au moins quatre ans à attendre, avec la perspective de difficultés qu'il vous sera peut-être impossible de surmonter. Si nous n'avons pas le Grand-Tronc pour nous, si le Pacifique est contre nous, nous n'avons plus d'issue pour établir nos relations avec l'ouest, et alors où irons-nous pour les établir? Songeons donc bien à la position dans laquelle nous nous trouvons.

Nous venons d'obtenir du gouvernement fédéral la construction de l'embranchement Saint-Charles pour le trafic de l'Intercolonial. Or si nous adoptons la théorie de ceux qui veulent garder le chemin, nous aurons contre nous les compagnies du Grand-Tronc, du Richelieu, du chemin de Sorel à Montréal et du Pacifique canadien. Alors que pourrions-nous faire?

Et quand le gouvernement fédéral viendra vous dire : vous nous faites faire une dépense d'un demi-million pour l'embranchement St. Charles afin de pouvoir bénéficier du commerce de l'Intercolonial; il vous faut maintenant vous mettre en communication avec l'ouest. Or si vous ne pouvez obtenir cette communication, le gouvernement fédéral vous enlèvera cet embranchement—et vous perdrez le bénéfice de tout le commerce de l'Intercolonial et de l'ouest et du Pacifique, à moins donc que vous n'ayez la prétention de bâtir un chemin de 315 milles sans argent au coffre. En y réfléchissant, je crois qu'on admettra que la théorie de ceux qui proposent de garder le chemin pour l'Etat, pour les cultivateurs et les commerçants, serait puérile, si elle n'était pas malicieuse par calcul, émise simplement pour tromper l'opinion, flatter les préjugés, et faire naître un sentiment déloyal chez le peuple au détriment d'un gouvernement dont on jalouse le succès.

Il y a cette autre question à considérer : Doit-on vendre notre chemin, ou est-il mieux de le louer?

J'ai eu un moment l'illusion de croire qu'il valait mieux louer notre chemin que de le vendre. Mais cette illusion n'a pas été de longue durée. Le gouvernement n'a jamais eu d'offres de quatre cent à quatre cent cinquante mille piastres pour la location pure et simple du chemin. Ceux qui auraient fait de telles propositions auraient été des imbéciles. Il y a eu de ces offres, mais toujours avec le privilège d'acheter le che-

min, et quand on demandait de louer le chemin c'était pour pouvoir faire une émission de débentures et pour avoir l'avantage de disposer soi-même plus tard du chemin de fer.

Mais il n'est pas nécessaire d'aller bien loin pour établir que le gouvernement n'a jamais en de telles offres pour l'affermage pur et simple de sa ligne. Prenons d'abord les soumissions qui ont été faites au gouvernement en 1877. Je pense que ceux qui avaient offert \$95,600 pour le louage n'auraient pas fait une mauvaise affaire. Mais on voit que cette offre est loin des \$425,000 dont on parle tant aujourd'hui. C'est pourtant la soumission de Sir Hugh Allan, faite en janvier 1878. Maintenant scrutons toutes les clauses de ce projet de bail, et nous y découvrirons que le gouvernement de l'honorable M. de Boucherville était tenu de compléter aux frais de l'Etat, dans l'espace d'une année, le chemin Q. M. O. et O. et qu'il ne devait mettre les locataires en possession de cette voie qu'à l'expiration du temps à lui accordé pour le compléter.

Cette condition se lit comme suit dans les "*Clauses générales du contrat de louage ou affermage et de la mise en exploitation du chemin de fer Q. M. O. et O.*", en date du 20 décembre 1877.

"On donnera possession du chemin de la manière suivante :

"De la "section" entre Québec et Montréal (y compris l'embranchement des Piles) le ou vers le premier de décembre 1878."

"Et de la "section" entre Montréal et Aylmer (y compris l'embranchement de St-Jérôme) le ou vers le premier juillet 1878."

.....  
 "Les lignes du chemin de fer seront livrées au concessionnaire du bail, en état de parfait achèvement, conformément aux conditions des contrats, aux termes desquels elles sont maintenant en voie d'être construites."

Or, les travaux qui ont été faits depuis ce temps là aux frais du gouvernement, nous ont coûté une somme de \$2,500,000. En consultant les documents, je vois que l'offre dont je viens de parler était soumise comme suit, par le secrétaire de la compagnie de Sir Hugh Allan.

Montréal, 31 janvier 1878.

Au Com. Ch. Fer, Québec.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli une soumission pour la location du chemin, etc.....

Les personnes que je représente désirent que je fasse remarquer au gouvernement qu'elles entendent se faire constituer en compagnie "incorporée," etc.....

E. LEF. DE BELLEFEUILLE.

Montréal, 25 février 1878.

Honorable C. B. DE BOUCHERVILLE,

Québec.

Cher monsieur,

Je désire vous mander que je suis autorisé à déclarer que les personnes au nom desquelles j'ai fait une soumission pour la location du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental sont les mêmes qui demandent maintenant à être "incorporées" sous le nom de *Northern Transit Co.*, etc..

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

E. LEF. DE BELLEFEUILLE.

Or, le projet constituant cette compagnie du *Northern Transit Co.*, comporte le bureau suivant des directeurs provisoires : Sir Hugh Allan, Jacques Grenier, Henry Bulmer, Michel Laurent, Sévère Rivard, E. Lef. de Bellefeuille et J. O. Villeneuve.

Et Sir Hugh Allan, qui était à la tête de ce syndicat et qui connaissait ce qu'il faisait en 1878, qu'offrait-il pour le chemin "complet et fini ?" Voici ses chiffres :

	Milles.	Loyer offert par mille.	
Division ouest.....	138½	\$350	\$48,475
Division est.....	188½	250	47,125
Total du loyer offert.....			\$95,600

Il ne faut pas oublier que ces messieurs du *Northern Transit* sont les mêmes qui ont offert cette année, dans le syndicat Allan-Rivard, un loyer annuel de \$425,000, avec privilège d'acheter ; ce qui démontre que leur offre de 1878 n'était faite qu'en vue du loyer, tandis que l'offre de cette année n'est faite que dans un but d'acquisition.



Les locataires en 1878 n'auraient certainement pas complété à leurs frais notre chemin, et les dépenses qu'ils auraient été obligés de faire au compte de construction,—quand on songe qu'il nous a fallu dépenser depuis ce temps jusqu'à ce jour plus de \$2,500,000,—auraient absorbé complètement le montant du loyer de deux fois la durée du bail. Ajoutons encore qu'il était impossible d'obtenir des locataires des garanties suffisantes contre la détérioration du chemin. L'exigence de telles garanties aurait été l'imposition à cette compagnie de conditions ruineuses.

Aussi, qu'est-ce que le gouvernement de 1877 demandait comme garantie ? Il demandait un dépôt de \$50,000 pour tout le chemin depuis Québec à Aylmer. Si une garantie plus forte eût été demandée, c'eût été écraser la compagnie qui voulait louer. D'un autre côté, avec une garantie peu élevée, vous couriez le risque d'avoir à reprendre votre chemin au bout d'un certain nombre d'années, considérablement déprécié en valeur et nullement en état de lutter contre des compagnies rivales puissantes. Vous étiez obligés de reprendre cet enfant malade et sans aucune force pour l'avenir.

Dans tous les cas, l'ingénieur du gouvernement gardait la surveillance des travaux et veillait à l'entretien de la voie. C'était de fait le gouvernement qui faisait exploiter son chemin en se déchargeant sur d'autres du soin de trouver le trafic et de percevoir les revenus.

Maintenant supposez le cas d'un accident entraînant des dommages considérables. Pense-t-on que les intéressés se seraient bornés à porter leur réclamation contre la compagnie ? N'aurait-on pas prétendu, et avec droit, que le chemin étant toujours sous la surveillance de l'ingénieur du gouvernement, le gouvernement demeurerait responsable de tout ce qui arrivait sur la ligne ? Lors même que vous auriez passé une loi rendant les locataires responsables des dommages résultant d'accidents arrivés sur votre ligne, croyez-vous que, supposons le cas où 25 personnes auraient été tuées, les familles de ces personnes ainsi tuées ne se seraient pas adressées au gouvernement pour en réclamer des dommages ? Et lors même que vous leur auriez dit que les locataires de la ligne étaient seuls responsables, on vous aurait répliqué qu'en votre qualité de propriétaires de la ligne vous étiez responsables ; et le gouvernement aurait été forcé de payer la note pour ne pas froisser le sentiment public qui aurait été contre lui en semblable cas.

On voit donc de suite quelles conséquences aurait pu entraîner l'affermage pur et simple de notre chemin.

Pour toutes ces considérations, le gouvernement en est venu à la

conclusion qu'il ne devait pas louer le chemin, et s'il y avait une autre conclusion à laquelle nous pourrions arriver, c'était ou de vendre le chemin ou de le garder. L'affermier était encore pis que de le garder.

M. le président, on est quelquefois alléché par l'appât d'une offre représentant un montant élevé : mais il est facile de démontrer par des chiffres, que, même en l'affermant purement et simplement à raison de \$425,000 par année, loyer dont on n'a jamais eu l'offre pour notre chemin, la vente du chemin est encore de beaucoup plus avantageuse pour la province.

Prenons la proposition Allan-Rivard.

Supposons que nous ayons disposé du chemin par un bail de 5 ans à raison de \$425,000. Quelle aurait été notre position ?

Les conditions du syndicat Allan-Rivard portaient que le gouvernement devait rembourser à même le *loyer un montant de \$400,000 pour le travail fait.*

La vente qui nous est maintenant proposée.....	\$7,600,000
Diminue les charges du budget d'un montant, en intérêt et amortissement, de.....	\$456,000
Le loyer est de.....	425,000
Moins une proportion à rembourser par année de.....	90,000
Il donne donc un revenu net de.....	335,000
Notre budget restera donc grevé, dans le cas de louage, d'un surplus annuel de.....	121,000
Soit au bout de 5 ans.....	668,601

J'ai déduit \$90,000 du loyer, parce qu'il nous fallait rembourser les \$400,000 ; or, en divisant ces \$400,000 en 5 ans, l'on a \$80,000 sans intérêt et \$90,000 avec les intérêts.

Si le syndicat Allan-Rivard eût acheté à l'expiration de cinq ans, nous aurions donc vendu :

Prix de vente.....	\$8,500,000
Moins le montant perdu.....	668,601
Prix réel de la vente.....	\$7,831,399

Mais si, au lieu d'acheter, il eût remis le chemin au bout de cinq ans, nous perdions \$668,601, en n'ayant pas accepté la vente à \$7,600,000.

Procédons maintenant sur le louage du chemin pour vingt ans.

Le syndicat Allan devait nous verser le revenu suivant :

Pour cinq premières années.....	\$425,000
“ “ autres “ .....	450,000
“ “ autres “ .....	475,000
“ “ autres “ .....	515,000
Moyenne annuelle.....	\$462,500

Mais le gouvernement était toujours obligé de dépenser \$400,000 sur le chemin, et j'insiste sur ce point, car on lit dans la soumission Allan-Rivard :

“ Enfin, la compagnie s'obligera de parachever le chemin de fer pour et moyennant la somme de *quatre cent mille piastres*, QUI SERA DÉDUITE du loyer, ou sur le prix de vente dans le cas où la compagnie achèterait.”

Ces \$400,000 réparties sur vingt années font, avec les intérêts, \$32,000 par année.

Ainsi le loyer de .....	\$462,500
Moins cette charge de .....	32,000

Se réduit à .....

\$430,500

Voici le fonctionnement de cet arrangement :

La vente actuelle produit sur notre budget :

Un dégrèvement fixe de .....\$456,000.

Tandis que le montant du loyer, diminué de ces \$32,000 ne donnait que :

Loyer.	Moins rembour.	Montant réel.
\$425,000	\$32,000	\$393,000
450,000	32,000	418,000
475,000	32,000	443,000
515,000	32,000	483,000

Or la différence entre ces montants, les seuls dont nous aurions pu dégrever notre budget avec le loyer, et le montant de \$456,000 dont nous sommes sûrs maintenant de dégrever notre budget, donne des résultats surprenants quand on y regarde de près. Il y a en effet, en faveur de la vente actuelle, l'avantage qui suit :

	Par an.
Pour les premier 5 ans.....	\$63,000
“ “ autres 5 ans.....	38,000
“ “ autres 5 ans.....	13,000
“ “ autres 5 ans surplus.....	27,000

Monsieur le président, faites le calcul de ce que vaudra, dans vingt ans, la somme de \$63,000 que nous aurions eue de moins cette année. ce montant vaut dans vingt ans, par le jeu des intérêts, \$167,159 ; la seconde année, notre surcroît d'obligations dans vingt ans est de \$159,188. et ainsi de suite, car j'ai fait préparer ce tableau année par année jusqu'à la dernière année. On peut le vérifier ; je sais qu'il est exact, et l'on trouvera qu'en nous bornant à louer notre chemin, nous aurions eu l'état de choses suivant :

Charges extra sur notre budget.....	\$1,193,135
Moins gain des derniers 5 ans.....	146,649

Déficit net.....\$1,046,486

Donc le loyer de 20 ans en faisant déboursier \$1,046,486, serait comme si le chemin eût été vendu aujourd'hui.....	\$7,600,000
Moins.....	1,046,486

C'est-à-dire.....\$6,553,514

Il ne faut pas oublier, comme je l'ai déjà dit, que l'amortissement n'est rien autre chose qu'une taxe sur la génération présente et chaque fois que vous vous arrangez pour faire cesser cette obligation de l'amortissement, votre budget y gagne d'autant. Or, quand notre chemin est vendu \$7,600,000, il n'y a plus de nécessité de mettre un pour cent de côté sur ce montant, puisque lorsque nos débentures seront dues, nous aurons le produit de notre vente pour les payer. Tandis qu'avec un simple loyer il faut toujours pourvoir à l'amortissement.

Voilà pourquoi je fais cette différence entre la vente et le louage au point de vue de nos difficultés budgétaires, et voilà pourquoi nous nous sommes décidés à vendre.

Je n'ai pas besoin, M. le président, de faire la nomenclature des propositions qui ont été faites au gouvernement pour l'achat de son chemin, car ces propositions étaient inacceptables, à part celles de Hall, d'Allan-Rivard, et les deux offres du Pacifique et du syndicat pour la division-est. Mais je demanderai aux honorables membres de lire la clause 8 de la proposition Allan-Ridley.

Il y a eu tantôt, dans cette enceinte, un débat animé sur un petit incident qui a mis en ébullition la bile de nos honorables amis de l'opposition, je veux parler de l'incident des \$75,000. J'ai dit que j'ignorais toute cette affaire, dont on fait tant de bruit. Voyons donc un peu ce qu'est cette offre de \$75,000. Est-ce qu'on demandait au gouvernement de payer cette somme ? Pas que je sache. Alors à qui donc était

faite cette proposition ? Comment les choses se passent-elles lorsqu'il s'agit de former un syndicat, par exemple ? L'affaire est lancée, et il va sans dire que l'on est obligé à des frais préliminaires. Sir Hugh Allan demandait \$80,000 de commission sur le prix d'achat de \$8,000,000, laquelle commission devait être payée lors de la signature du contrat final " par le gouvernement " à MM. Panmure, Gordon et Cie, de Londres, courtiers de change, " pour la négociation de la présente vente." Dira-t-on que cette commission de \$80,000 tombait dans la poche de Sir Hugh Allan ? Où serait le mal ? Ceux qui s'étaient mis à la tête d'une pareille entreprise avaient droit de demander une telle commission. Cela ne forçait pas le gouvernement à la payer. Or, quelle différence y a-t-il entre la commission demandée par l'honorable baronet et celle que l'on dit avoir été demandée par M. Sénécal ? C'était leur affaire et ils avaient parfaitement droit de le faire. Ce qui reste acquis, c'est que M. Sénécal n'a rien demandé au gouvernement.

On me dira peut-être qu'étant employé du gouvernement, il n'avait pas le droit de tremper dans de telles transactions. Je répondrai à ceux qui parlent ainsi, que du moment que M. L. A. Sénécal a apposé sa signature au contrat intervenu entre le gouvernement et le syndicat, il a immédiatement envoyé au gouvernement sa démission comme surintendant du chemin de fer provincial. Personne ne niera qu'après avoir ainsi donné sa démission, il ne fût libre de faire les propositions qu'il jugerait à propos, soit à ce syndicat ou à n'importe quel autre.

On décerne, il me semble, un pauvre brevet d'intelligence aux membres du syndicat Allan en disant qu'on aurait pu leur extorquer pour rien une somme de \$75,000.

Si au contraire, il y avait des dépenses d'organisation qu'entre associés l'on devait partager, la Chambre et le gouvernement n'ont pas plus à y voir que dans le cas d'Allan-Ridley, et encore moins.

J'aimerais à savoir, M. le président, s'il s'est jamais formé une compagnie quelconque qui n'ait entraîné certains frais préliminaires. Il y a toujours une charge *pour frais d'organisation, frais préliminaires*, etc. En supposant que M. Sénécal aurait demandé cette somme, ce n'est pas comme employé du gouvernement et pour ce dernier qui l'aurait demandée, n'est-ce pas ? Pourtant, la chose a été ainsi dite publiquement, sur le marché Berthelot, ici, à Québec, par un journaliste : " J'arrive, disait-il, de Montréal, et j'ai une drôle de nouvelle à vous annoncer. Des citoyens de Montréal, dignes de foi (il parlait de gens qu'il ne connaissait pas du tout) m'ont dit que M. Adélard Sénécal, le surintendant du chemin Q. M. O. et O., leur avait fait la proposition de

“ leur obtenir la propriété ou le bail de ce chemin, s'ils voulaient lui “ payer une commission de \$75,000.” Eh ! bien, ces mêmes personnes de qui il disait tenir ces informations ont depuis déclaré qu'ils ne lui avaient jamais dit telle chose, et M. Drolet, l'une des personnes indiquées par M. Tarte comme lui ayant donné cette information, a déclaré solennellement qu'il ne l'avait jamais vu et qu'il ne désirait ni le voir, ni le connaître.

J'entends mon honorable ami, le député de Mégantic, me dire que ce n'est pas là ce qui a été dit par M. Tarte. Comment peut-il affirmer cela, puisqu'il n'était pas lui-même au marché Berthelot et qu'il n'a pas entendu plus que moi ce que M. Tarte a dit ? Il est vrai qu'après avoir fait cette assertion, l'on vient le lendemain ou le surlendemain expliquer avoir déclaré que ces informations n'avaient pas été données à M. Tarte lui-même par les membres du syndicat que je viens de mentionner, mais que ces personnes prouveraient la vérité de cette accusation ; mais comment se fait-il que deux rapports de l'assemblée publiés dans deux journaux différents, *l'Electeur* de Québec, et le *Herald* de Montréal, se soient trouvés si conformes à la relation qui nous en avait été faite par divers auditeurs ?

Voilà pourquoi cette affaire montée des \$75,000 tombe forcément dans le domaine du ridicule, car on ne peut supposer que M. de Bellefeuille et les autres membres du syndicat auraient été assez naïfs pour se laisser exploiter de cette façon. Non, l'on ne peut être sérieux en parlant ainsi.

Mais pour revenir aux offres que nous avons reçues, je dirai que l'une de ces soumissions était de M. Ridley seul et l'autre de M. Ridley et Allan. Le gouvernement avait porté la condescendance si loin que je leur avais écrit que leur première offre était inacceptable et que si elle n'était pas modifiée dans un sens que j'indiquais, elle n'avait aucune chance d'être reçue. J'ai fait cela par considération pour Sir Hugh Allan, et une seconde soumission me fut en conséquence transmise.

Quelques jours après, je reçus de M. Hall de Sherbrooke une autre soumission, de laquelle je vais disposer de suite.

Elle était faite d'une manière intelligente, mais ne portait aucun nom, si ce n'est celui de l'avocat qui l'envoyait, et comme le gouvernement avait décidé de ne recevoir aucune proposition sans connaître ceux avec qui il aurait à transiger, celle-là fut mise de côté. En cela je ne faisais que suivre l'exemple des gouvernements de Boucherville et Joly, et aussi l'opinion d'hommes experts en ces matières.

L'honorable M. McKenzie, lorsqu'il était à la tête du gouvernement

d'Ottawa, avait demandé par voie d'annonces des soumissions pour la construction du Pacifique ; il attendit en vain durant un an. En effet, les hommes sérieux ne voulaient pas, dans une entreprise aussi importante, se trouver en compétition avec des gens sans position, sans moyens, sans responsabilité.

J'ai demandé là dessus l'opinion de M. Shanley, l'homme de confiance consulté par M. de Boucherville, alors chef du gouvernement, et ensuite par mon honorable ami, maintenant le chef de la gauche. Le rapport qu'il m'adressa, prouve que le gouvernement ne devait pas agir autrement qu'il l'a fait.

Comme depuis un an nous parlions de vendre notre ligne provinciale et que depuis deux mois passés le public savait, par nos déclarations officielles, que nous devions vendre le chemin, tous ceux qui pouvaient songer à se charger d'une aussi grande affaire ont plus ou moins correspondu avec le gouvernement. Nous avons reçu, en outre, des offres connues, cinq ou six soumissions de personnes haut placées dans les finances, et des compagnies des plus puissantes, mais comme ces propositions étaient d'une nature confidentielle, elles n'ont pas été déposées devant cette honorable Chambre.

Nous avons donc laissé savoir que le gouvernement ne recevrait aucune proposition d'achat de sa ligne sans que l'on y mentionnât les noms de ceux qui entendaient acheter, et comme M. Hall a toujours refusé de donner les noms de ses associés ou des membres de son syndicat, nous avons, après consultation entre mes collègues et moi, décidé que le gouvernement ne transigerait pas avec M. Hall, à moins que ce monsieur ne nous fit connaître les noms des membres de son syndicat.

J'ai déjà mis la Chambre au courant des négociations entre le gouvernement et la compagnie du Pacifique et quand nous fûmes convaincus de l'excellence de nos arrangements, nous passâmes un arrêté du conseil. C'est à la suite de cet arrêté du conseil que j'eus le regret de perdre l'un de mes collègues dans le cabinet. Je ne parlerai pas de ceux qui ont profité de cette divergence d'opinion entre l'honorable M. Ross et moi, pour faire tout le mouvement malheureux qui s'est produit depuis. L'honorable M. Ross a cru devoir se séparer du gouvernement sur cette question, bien qu'il ne fût pas opposé à la vente de toute la ligne. Il aurait été disposé à consentir cette vente, et l'année dernière, lorsque nous sommes allés ensemble, durant la session à Ottawa, nous avons travaillé à obtenir de la compagnie du Pacifique et du Canada central les meilleures conditions possibles, et après deux semaines d'efforts nous avons vu avec regret que nous ne pouvions rallier à notre opinion ceux avec qui nous essayions de transiger.

Bien que j'aie perdu comme collègue mon honorable ami, cela n'a aucunement changé la politique du gouvernement sur cette question. La lettre de démission que je reçus était dans les termes suivants :

" Montréal, 25 février 1882.

" L'honorable J. A. Chapleau, premier ministre,

" Mon cher monsieur le premier ministre,

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

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

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

" J'ai l'honneur d'être, cher monsieur le premier ministre,

" Votre très-humble serviteur.

" JOHN J. ROSS. "

Je crois sincèrement que mon honorable ex-collègue a commis une erreur de jugement en se démettant comme il l'a fait ; mais je respecte trop les opinions et le sentiment qui ont pu présider à la décision prise par mon ex-collègue, pour croire qu'il a pu être poussé par des motifs contraires à la loyauté ; je ne doute pas qu'il n'ait pensé qu'en agissant ainsi, il agissait dans l'intérêt de ceux qu'il croyait représenter.

Le projet de vendre la partie est séparément et à un syndicat local canadien s'impose à la considération favorable de tous ceux qui voudront l'examiner, tant au point de vue des affaires qu'au point de vue national. Du moment que nous avons réussi à nous faire du Pacifique canadien une ligne amie, intéressée, pour une large part de son trafic, dans le succès de la partie est de notre chemin, j'ai cru que cette dernière partie du chemin resterait comme une école où nos jeunes gens pourraient venir se créer une carrière nouvelle et se former de bonne heure à cette vie difficile des chemins de fer, de manière à pouvoir ensuite arriver ailleurs, soit dans notre province, soit dans les chemins



de fer en dehors de notre province, avec une expérience égale à celle des autres nationalités.

Si vous consultez des hommes qui sont mêlés à nos grandes entreprises et à tous les grands mouvements industriels, si vous consultez nos classes ouvrières, tous vous diront que cette division est, si intimement liée aux intérêts de la province de Québec, ne devait pas passer aux mains d'étrangers. Et voilà pourquoi appuyé sur ce sentiment unanime de notre population, je suis heureux que le refus du Pacifique ait fait que cette partie du chemin reste aux mains de personnes dont la vie et l'avenir sont étroitement liés aux intérêts de la province de Québec.

Nous avons essayé de trouver un syndicat composé de personnes appartenant aux différentes nationalités et aux différentes localités, et je le dis avec plaisir, nous avons réussi au-delà de toutes nos espérances. Je suis sûr de ne pas me tromper en disant qu'une ère nouvelle ne peut manquer de s'ouvrir sous la puissante influence de ce syndicat.

M. le président, ceux qui liront demain notre histoire politique des quatre dernières années constateront d'étranges revirements d'opinion, mais il était réservé à la période que nous traversons de produire les accouplements politiques les plus étranges que l'on ait jamais vus. Tant il est vrai que rien de régulier, de normal, de viable ne peut naître de la jalousie, de l'amour-propre, du mensonge et du dépit.

Du moment que la défection de mon collègue leur eût donné le signal de la mêlée, on a vu, M. le président, les adversaires arriver de tous côtés ; adversaires naturels et adversaires factices ; les déçus, les ambitieux, les impuissants, les haineux, les jaloux. Chacun a son cri, chacun son point de mire, chacun son accusation. Les commentaires se contredisent entr'eux. L'un ne veut pas de la vente du chemin à deux compagnies différentes, parce que nous détruisons la division est : L'autre affirme immédiatement après que ceux qui achètent la division est l'obtiennent à trop bon marché. L'un s'oppose entièrement à la vente de la partie ouest et reproche en même temps au gouvernement de n'avoir pas vendu le tout au Pacifique. Et quand je passe en revue les figures groupées dans cette lutte acharnée contre le gouvernement, je ne puis m'empêcher de songer combien le sort a parfois de malice.

J'ai vu l'honorable chef de l'opposition et l'un de ses anciens collègues, l'un des chefs du parti libéral se mettre dernièrement sous les ordres de M. Tarte. Ils ont accepté son mot d'ordre, ses calculs, jusqu'à ses remontrances : ils ont accepté de parader dans diverses assemblées publiques, sous le commandement de ce monsieur ; ils se

sont embrassés, quand il n'y a pas deux ans on ne trouvait pas d'épithètes assez violentes, assez injurieuses contre lui, et, Dieu merci ! M. Tarte le leur rendait bien.

J'admets volontiers que la politique varie, et que l'on se retrouve parfois avec surprise vis-à-vis de certaines opinions que l'on croyait depuis longtemps oubliées. Mais qu'on se donne la main après s'être craché à la figure, cela me donne des haut-le-cœur. M. Langelier applaudit M. Tarte qui écrivait de lui en 1875 :

“ Hypocrite et astucieux, démagogue et blagueur, M. Langelier est en Chambre ce qu'il est dans les colonnes de *l'Événement*, un homme dépourvu de bonne foi et d'honorabilité dans ces procédés. ”

M. Joly est prêt à se couvrir de cendres, à faire pénitence, à jeûner du pouvoir en faveur de M. Tarte qui l'appréciait ainsi :

“ Pauvre M. Joly ! Il est véritablement à plaindre. Ne sait-il pas que si M. Chapleau eût voulu passer à gauche, on lui eût donné le siège du député de Lotbinière, sans même lui en demander permission ? M. Joly n'a-t-il pas compris que ces tentatives de le faire ministre fédéral n'avaient d'autre but que de l'engager à laisser le commandement de la gauche à un homme qui posséderait plus de confiance que lui ? ”

Se rappelle-t-on le cri de nos honorables amis de la gauche, lors du coup d'état ? Se rappelle-t-on l'indignation feinte ou réelle que l'on manifestait alors contre l'honorable M. de Boucherville ? C'était un intrigant dangereux qui conduisait la province à la ruine, et ses extravagances étaient telles que le lieutenant gouverneur avait été obligé de recourir à une mesure extrême. Il ruinait le pays : il nous avait réduits à la taxe directe. Et qu'ai-je vu l'autre jour ? L'honorable chef de l'opposition effaçant tout ce passé d'agitations et de luttes, consentait à retirer toutes ces anciennes accusations, consentait à laisser croire que le coup d'état du 2 mars n'avait été qu'un leurre, que l'honorable M. de Boucherville non-seulement méritait ses sympathies, mais son alliance et embrassant du même regard son nouvel ami M. Tarte qui était devant lui et l'ancien chef du parti conservateur, qu'il avait fait chasser du pouvoir d'une manière injuste, il s'écriait en pleine assemblée le 19 mars dernier.

“ On m'a reproché un jour d'être opposé à la coalition. Je ne voulais pas conserver le pouvoir à ce prix. Aujourd'hui, mettant de côté toute ambition personnelle, toute ambition de parti, je suis prêt à appuyer tout homme honnête qui voudra sauver la province des griffes des vautours qui la dévorent à l'heure présente. Je suis prêt même à m'effacer pour avoir une administration qui puisse faire marcher comme il faut

notre rouage politique. Nous voulons la coalition des hommes honnêtes et intelligents."

Et pendant que l'honorable député de Lotbinière se souffletait ainsi dans son passé, c'était M. Tarte qui pontifiait sur l'estrade et qui conduisait le mouvement, qui du doigt pouvait indiquer le site de Notre Dame des Anges, où, trois ans avant, il voulait enterrer ce pauvre beau-frère de mon honorable ami le chef de la gauche.

Ah ! messieurs les libéraux, vous êtes bien libres de vous rabaisser, de vous flétrir vous-mêmes ; mais vous devriez au moins avoir le respect de vos morts ! Ne savez-vous pas que celui qui est descendu du pouvoir pour avoir voulu vous y faire monter celui qui est venu languir et mourir près de vous pour vous donner l'exemple d'un dévouement poussé jusqu'au sacrifice, disait sous sa parole de chef de l'Etat au représentant de sa souveraine à Ottawa, qu'il avait chassé du pouvoir celui que vous voulez y mettre, " parce qu'il était l'esclave de *rings* qui ruinaient la province." Vos amis auront à faire un choix entre M. Letellier de St-Just et ceux qui le répudient ; ils auront à dire où est l'imposture !

Et ces féroces adversaires du Conseil législatif, ils laissaient M. Tarte déclarer, en leur présence, en pleine assemblée :

" Je sais que parmi ceux qui m'entendent, il en est qui n'ont pas eu dans le passé de chaudes sympathies pour le conseil. Mais, messieurs, n'est-ce pas que tous vous vous réconciliez avec notre chambre haute, si, dans cette circonstance solennelle et suprême, elle opère le salut de la province."

Et sur cela l'école libérale d'applaudir et de répondre : oui ! En effet. L'*Electeur* du 10 mars s'empressait de déclarer :

" Ne serait-il pas vraiment comique si le Boss recevait son coup de mort des mains du Conseil !

" Il n'y aurait que cela qui *pourrait faire pardonner au Conseil* le mal qu'il a fait à la province le jour où il s'est fait l'instrument de cet aventurier."

Mais l'*aventurier* qui fit alors mouvoir le Conseil, vous l'avez déjà dénoncé, c'est M. de Boucherville ! Jamais ce dernier ne consentira à ce qu'on lui vole comme cela sa gloire !

Et voilà que tous les ennemis de la coalition demandent ardemment la coalition ;

Que tous les ennemis de celui qu'ils appelaient le sale Tarte se mettent à l'embrasser tendrement ;

Que tous ces sauveurs de la patrie qui violaient la constitution sous prétexte " d'arracher la province à l'étreinte mortelle de M. de

Boucherville, " se mettent à crier ouvertement qu'il faut faire revenir cet honnête homme !

Que tous ces adversaires du Conseil législatif se mettent à le flatter, à l'exalter, à le défendre !

Et pourquoi tout cela, messieurs ! Est-ce parce qu'il y a un principe en jeu ? Non.

Est-ce parce que la province est réellement ruinée ? Non.

Est-ce parce que l'on croit que le gouvernement aurait pu obtenir quelques centaines de milliers de piastres de plus pour la vente du chemin ? Non ? ces messieurs sont trop grands pour s'occuper de ces bagatelles. Non, ce n'est pas pour cela que l'on aurait fait table rase de tout son passé de sa réputation de politicien sérieux, du programme politique de toute une vie, de tout un parti. On sait du reste que les chiffres comptent bien peu dans l'esprit de ces Nababs qui, naguère, éparpillaient nos deniers par millions. Il s'agit tout simplement de troubler un peu l'onde politique pour tâcher d'y repêcher le pouvoir.

Et pour excuser leur volte-face les libéraux ambitieux ont dit tout bas à leurs crédules partisans : " Voilà le moment favorable d'arriver au " pouvoir. Nous ne pouvions pas y arriver par nous-mêmes, mais comme " en 1874 nous monterons sur les épaules des conservateurs. Et quand " nous y serons, nous renverserons l'échelle et resterons seuls sur les " remparts du pouvoir." Cette tactique, qui a réussi en 1874, ne réussira pas cette fois, pas plus pour ceux qui se trouvent au haut de l'échelle, que pour ceux qui sont en bas.

Foulant aux pieds ce qu'il y a de plus auguste au monde, oubliant leurs principes, étouffant le cri de leur conscience, méprisant l'histoire politique de leur pays, quelques-uns de nos amis ont tourné casaque, ou plutôt, comme disent les cultivateurs de chez nous, ont " tourné dans le travail."

J'étais étonné l'autre jour de voir deux députés de Montréal dans une assemblée publique en cette ville, se permettre de dire que le gouvernement avait commis un crime, en séparant le chemin en deux parties dans le contrat de vente. Un homme important, un homme d'affaires et essentiellement dévoué aux intérêts de son pays, un homme auquel j'ai déjà rendu un témoignage d'estime, (car si nous avons réglé nos affaires avec la corporation de Montréal, dans une grande mesure, nous le devons à son énergie et à sa droiture de vues.) M. l'échevin Jacques Grenier, se faisait un devoir, l'autre jour, dans le conseil de ville de Montréal, de féliciter le

gouvernement sur la politique que nous discutons en ce moment. Je me demande comment Montréal jugera ces deux députés.

Le mouvement dont je parlais est parti de ce que je considère avec regret, comme une erreur de jugement, de la part d'un homme que le parti conservateur avait en grande considération, et qui faisait parti du cabinet que je préside. On s'est groupé autour de cet homme, on a fait du bruit, et l'on s'est dit : " Nous allons rallier certains conservateurs ; une fraction de ce parti va se séparer de ses chefs, et si l'on réunit à cette fraction les quelques épaves sauvées du naufrage aux dernières élections, nous, nous atteindrons peut-être notre but, en nous aidant d'une institution dont on a dit bien du mal, mais que nous devons flatter aujourd'hui pour obtenir son appui." Et l'on s'est mis à dire du bien du Conseil législatif et à le flatter. Mais le bien qu'on en a dit n'est pas de bon aloi. Il y a de l'alliage dans ses flatteries. Si j'étais à la place de ceux qui sont l'objet de telles cajoleries, je dirais à mes flagorneurs : " Je n'aime pas vos déclarations, car elles manquent de sincérité et ne sont faites que pour la forme et pour tromper. Si vous êtes sincères faites une profession de foi, et que l'on sache que vous n'êtes pas que des amis d'occasion dont demain nous pouvons être les dupes."

Et dire, M. le président, que l'on fait tant de bruit et de bassesses pour induire le peuple en erreur, pour l'empêcher de comprendre que l'action du gouvernement favorise les intérêts des populations le long du chemin, et surtout les intérêts de Québec.

Malgré tout ce qui a été dit pour donner le change à l'opinion publique, j'espère qu'avant peu la population de St-Roch comprendra les avantages qui résulteront pour elle de la vente du chemin.

Je suis sûr que cette population intelligente, laborieuse, comprendra vite que le projet soumis par le gouvernement à cette honorable Chambre aura pour effet d'attirer, d'ici à un an, du travail pour au-delà de \$2,000,000, et assurera à jamais à Québec les ateliers de construction et de réparation, les bureaux des ingénieurs et du surintendant-mécaniciens, c'est-à-dire tous les travaux nécessaires pour la partie est du chemin. La compagnie ayant son bureau principal à Québec donne par là même une garantie à la population de cette ville, que ses intérêts seront toujours sauvegardés.

Et, je n'en ai aucun doute, cette population est trop intelligente pour ne pas comprendre qu'on a voulu la tromper en disant qu'on l'isolait des communications de l'ouest, quand c'est précisément le contraire qui va arriver.

Et depuis quand a-t-on commencé à soulever cette question d'isolement de la partie est du chemin ? Est-ce que ça n'a pas toujours été l'intention de Québec de construire une ligne indépendante ?

M. Cauchon ne disait-il pas à Montréal que Québec voulait avoir une ligne de Québec à Montréal, complètement séparée de l'autre ?

Avant six mois, la population de cette ville comprendra ce que le gouvernement veut faire pour elle. Avant longtemps elle verra des élévateurs se construire dans ses immenses docks.

On verra les gens entreprenants de Québec se mettre à la tête de nouvelles compagnies industrielles, et une ère de prospérité qu'on espérait même pas. Cettes, un homme intelligent, un grand manufacturier de Québec, n'a pas hésité à saisir la portée de ce projet quand il s'est joint au syndicat ; et la population ouvrière de Québec, si elle veut être éclairée sur la question, n'a qu'à examiner la manière d'agir de ce monsieur qui a toujours été son meilleur ami et qui, lui, ne fait pas de politique au coin des rues, mais travaille à la prospérité de Québec. M. Bresse n'est pas de notre parti, mais il est de sa ville, de son pays, et il a compris ce que nous voulions.

J'aurais dû tout d'abord parler des résolutions passées par le bureau de commerce de Québec, car, certes, elles en valent la peine. A une réunion spéciale de cet auguste corps, on a résolu de commander au gouvernement de ne pas vendre le chemin avant que le gouvernement ne fournisse les informations singulières que l'on va voir. Voici quelles sont ces informations que le bureau exigeait et qui devaient être publiées par des personnes " en dehors du gouvernement." On demandait d'abord la quantité de milles de chemin construit depuis Aylmer jusqu'à Québec.

Nécessairement il fallait que le *Board of Trade* intervint pour que cette information extraordinaire arrivât à la connaissance du public. Il y a déjà deux ans que le chemin est en opération, et le *Board of Trade* ne sait pas encore à quoi s'en tenir sur ce chapitre. Il va sans dire qu'il n'a jamais songé à se renseigner en consultant les tableaux de distance de la compagnie, tableaux que l'on trouve partout et qui donnent exactement la longueur du chemin livré à la circulation, mais il lui faut ce renseignement, et que ce renseignement lui arrive " de personnes en dehors du gouvernement."

Le bureau de commerce de Québec défend même de vendre le chemin avant qu'on lui dise ce qu'est le matériel roulant.

Il aurait bien pu se procurer tous ces renseignements en consultant les cédules annexés au contrat du Pacifique qui donnent un état détaillé

et complet du matériel roulant, mais ce n'est pas cela, il faut que ce soit " des personnes en dehors du gouvernement " qui lui donnent cet état.

La quatrième information que demande le bureau de commerce est l'énumération détaillée de toutes les gares de la compagnie. Réellement, monsieur le président, le gouvernement ne sera pas assez cruel pour refuser cette information au député de Québec est qui la demande au nom du Board of Trade de Québec ! Vite, qu'on lui envoie un *Time-Table* par un " personne en dehors du gouvernement. " Ceci est le comble de la curiosité. Comment ! il y a des *Time-Table* dans tous les hôtels, et il faut encore au Board of trade des informations additionnelles !

Cinquièmement, l'inventaire de tous les magasins sur le parcours de la ligne, y compris la quantité de charbon qu'il pourrait y avoir dans tous les entrepôts. Oui, le Board of Trade exige une information exacte là-dessus. Il a besoin de savoir la quantité exacte de charbon qu'il y a dans les cours du chemin de fer pour décider sur l'opportunité de vendre ce chemin, tant est grande, pense-t-il, l'influence du charbon sur la politique.

M. le président, mon honorable ami le député de Québec est (M. Shehyn) est un homme malheureux. Il a assisté aux assemblées qui se sont tenues à Québec. En y allant il n'a fait qu'exercer un droit qu'il avait, il espérait sans doute y faire sa marque, faire parler de lui dans le pays, mais il est malheureux ; il arrive toujours trop tard ou il part trop vite. Il a d'ardentes aspirations quand l'objet de ses désirs n'est pas réalisable, et au moment où l'occasion se présente, il se dérobe tout à coup. Et ce n'est qu'à lui qu'il doit s'en prendre ; au lieu de marcher devant lui, au lieu de marcher dans la voie droite, que son bon sens lui indique, il va toujours à côté ; il est mal conseillé, il est mal avisé ; enfin il ne peut pas aller droit, il faut qu'il aille à côté. On dit que du sublime au ridicule il n'y a qu'un pas ; le député de Québec est venu arriver à la grandeur, à la renommée, mais comme il est très-pressé, il fait le pas long, trop long, et il va chez le voisin.

Maintenant, M. le président, je ne puis résister au plaisir de mettre devant cette Chambre les calculs fantastiques que l'on a faits sur la vente à la compagnie du chemin de fer du Pacifique. Nous croyions, nous, que nous avions fait un marché avantageux et quand le Pacifique, nous disait : " Nous vous paierons tant, " ça voulait dire qu'il nous donnerait quelque chose en échange de ce que nous lui vendions. Mais nous nous trompions, paraît-il, et ceux qui ont la mission de

défendre et d'éclairer la nation, ont fait le compte, M. le président, vous allez le voir. D'après ces messieurs, il reste acquis que la partie ouest vendue pour le prix apparent de \$3,600,000 ne nous rapportera pas deux millions.

1. La propriété Belle-Rive.....	\$ 60,000
2. La propriété de la prison et de McDonald.....	325,000
3. Voie double jusqu'à la porte des casernes aux frais du gouvernement .....	240,000
4. Gares des casernes aux frais du gouvernement.....	60,000
5. Embranchement pour rejoindre le Grand-Tronc à même le prix d'achat.....	100,000
6. Droit de transporter le charbon au rabais.....	100,000
7. Capitalisation des \$5,000 pour la ligne de Saint-Martin..	100,000
8. Capitalisation d'intérêts pour construction d'une seconde voie de Saint-Martin à Montréal.....	200,000
9. Imposition au gouvernement de construction de lignes de reliement, et divers travaux.....	50,000
10. Transport des droits contre la cité de Montréal.....	50,000
11. Terrains à Hull et Ottawa.....	100,000
12. Pont de Hull.....	300,000
13. Approvisionnement transporté au syndicat.....	80,000
14. Matériel roulant.....	150,000
Total.....	\$1,915,000

Maintenant examinons cet état. Pour le premier item, passons-le. Cette propriété a été achetée par mon honorable ami le député de Lotbinière, et fait partie du chemin.

Quant au second item, voici ce qu'il y a à répondre. La propriété de la prison a été achetée, il y a déjà longtemps pour le prix de \$7,115. Et comme c'est sur ce terrain que sont bâtis les ateliers du chemin, on ne pouvait pas vendre les ateliers et ôter la terre de dessous; l'on a cru mieux de tout mettre ensemble. Ou aurait pu, il est vrai, enlever les ateliers et vendre ensuite le terrain. Mais on ne l'a pas fait.

La propriété McDonald a coûté \$34,000, et a été achetée pour les fins du chemin de fer. C'est là que seront les grands dépôts de fret des deux compagnies.

Dans les items 3e, 4e et 5e on accuse le gouvernement d'avoir fait perdre à la province la jolie somme de \$400,000. Il s'agit ici tout simplement des \$400,000 dont parlent toutes les soumissions pour l'exécution de contrats non encore terminés.



La clause 6 porte sur le charbon. Encore une difficulté de charbon dans le chemin. Cette fois, on classe parmi les pertes ce qui est un gain, car le prix d'un demi-centin par tonne par mille comporte un profit, quand il est bien connu que les compagnies américaines le transportent pour un quart de centin la tonne. Nous-mêmes, M. le président, nous avons transporté du bois de Hull à Québec pour un demi-centin la tonne par mille, et l'on criait que nous chargions trop sur ce fret. Le taux de un demi-centin nous est d'autant plus favorable que c'est la compagnie du Pacifique qui fournit les chars, qui les charge et que nous n'aurons réellement qu'à les traîner. Nous avons cru, M. le président, nous montrer d'autant plus accommodants pour cet article de commerce que nous désirons encourager un produit national auquel le charbon de la Pensylvanie fait une forte concurrence.

Le septième item comporte un singulier reproche. Il nous semble qu'en vendant la ligne d'Ottawa à Montréal nous vendions toute la ligne. Mais comme il était nécessaire à la division est de se rendre à Montréal, nous avons en quelque sorte neutralisé la ligne depuis Saint-Martin à Montréal pour le passage de nos trains. La compagnie du Pacifique comprenait bien l'importance de cette concession, puisqu'elle nous demandait \$30,000 par année en échange du passage de nos trains. Je me considère extrêmement heureux d'avoir pu les faire tomber au prix nominal de \$5,000 par année. Que l'on n'oublie pas, M. le président, qu'en obtenant le droit de passage sur cette ligne, nous avons le droit de charger pour le fret et les voyageurs sur ce bout du chemin. Disons donc que notre tarif est de trois centins par mille pour les voyageurs, nous collecterons trente-trois centins sur chaque voyageur depuis Saint-Martin à Montréal, c'est-à-dire sur une ligne que nous avons déjà vendue le prix. Je pourrais en dire autant de la marchandise, qui paiera de la même manière. Et, tout cela, nous l'avons pour \$5,000 par année. Les hommes de chemin de fer savent ce que vaut ce droit de parcours. L'on en a un exemple sous les yeux. Lors des négociations pour l'embranchement Saint-Charles, il a été constaté que le *Quebec central* avait déjà commencé certains travaux qui doivent entrer dans le plan général. Il a été convenu que le gouvernement fédéral paierait au *Quebec central* la somme de \$182,000 les 4½ milles de chemin depuis la jonction jusqu'à Lévis; mais que le *Quebec central* paierait au gouvernement fédéral une somme annuelle de \$12,000 par année pour le passage de ses trains sur ces 4½ milles seulement.

Quant à la seconde voie de Saint-Martin, si jamais le trafic augmente, soit de l'est, soit de l'ouest, nous devons nous trouver heureux de

posséder une seconde voie pour la prompte expédition du trafic, sans avoir à déboursier autre chose que l'intérêt calculé au *pro-rata* de notre trafic, comme notre part de ces dépenses.

Quant à l'imposition au gouvernement de la construction de divers travaux, je voudrais bien savoir si cela diminue le montant des \$7,600,000 que nous devons retirer, quand le syndicat de l'est s'oblige à faire tous ces travaux.

Sur l'item 10, il faut être journaliste mal intentionné pour inventer pareille chose. La corporation de Montréal paiera ces \$50,000 aussitôt que la première locomotive sera rendue à la gare des casernes et elle les paiera au gouvernement. Quant aux autres items, il s'agit tout simplement de portions intégrantes du chemin, qui ont coûté de l'argent il est vrai, mais dont l'évaluation a porté le coût du chemin à \$13,000,000. Ce qui m'édifie dans ces calculs, c'est que le gouvernement ne paraisse pas redevoir quelque chose au Pacifique, après lui avoir donné son chemin. Il y a un tout petit détail qu'on a oublié dans cette élucubration. C'est que dans tous ces travaux, dans toutes ces obligations, le gouvernement n'est pas obligé de contribuer pour un seul sou. Et ces journalistes qui ont l'effronterie d'avancer de pareilles choses, se proclament les apôtres destinés à éclairer le peuple ! J'oubliais, M. M le président, le ministère des chemins de fer, ministère important, ayant nombre d'employés, et qui coûte \$50,000 à la province. Ce ministère devra disparaître, et le gouvernement ne conservera qu'un ingénieur chargé de voir à ce que les syndicats remplissent les obligations auxquelles ils sont tenus par les contrats.

A présent que j'ai examiné la situation et que j'ai exposé toute la politique du gouvernement sur cette question, permettez-moi, M. le président, de réfuter les objections que l'on a soulevées scontre la vente du chemin.

Un homme important me disait dernièrement ceci : "La certitude d'obtenir le commerce de l'ouest, vaut plus que le chemin, car c'est l'avenir de la province." Or, quand j'ai vu que je pouvais l'obtenir en vendant au syndicat du Pacifique, je me suis dit qu'il n'y a pas à hésiter, et l'objection de vendre le chemin en deux parties n'a pas valu un seul instant pour nous. Je le dis encore une fois, je regrette infiniment la perte de mon ex-collègue, l'honorable M. Ross ; je regrette qu'il ait différé d'opinion avec moi sur cette question, mais, je le dis avec la plus ferme conviction, je crois qu'il s'est trompé dans son appréciation, et que le district de Québec et le district de Trois-Rivières, loin de souffrir en aucune façon de la politique que le gouvernement a

cru devoir suivre en disposant de la ligne en deux sections, ne pourront qu'y gagner et qu'il n'y a rien dans cette politique qui puisse être préjudiciable aux intérêts de cette section du pays.

Je lisais dernièrement, dans un discours prononcé par M. Isidore Belleau : " On nous dit que la compagnie du Pacifique n'a pas voulu " acheter toute la ligne, moi, je vous dis que vous ne devez pas le croire. " Il faut avoir plus d'aplomb que de savoir vivre pour parler ainsi. Les faits sont là, M. le président, pour prouver le contraire. Si le gouvernement n'a pas vendu toute sa ligne au syndicat du Pacifique, c'est que ce dernier n'a pas voulu l'acheter, et toutes les dénégations possibles ne serviraient de rien, en face de ces faits là. Le syndicat a fait ce qu'il voulait faire, et les rêveries de ces MM. ne changeront rien à ce qui est. Cette objection est doublement absurde dans la bouche de ceux qui nous prient de garder au moins la partie est, qui, disent-ils, vaudra dans deux ans deux fois ce qu'on la vend aujourd'hui. Pourquoi supposerait-on la compagnie du Pacifique assez maladroite pour ne pas acheter aujourd'hui à quatre millions, ce qui lui en coûtera six dans deux ans ?

On nous a fait aussi une autre objection en disant que le gouvernement a manqué à la parole donnée à la Législature, lorsqu'il a décidé de vendre le chemin en deux divisions. Cette objection prouve que ses auteurs n'ont pas même lu le statut. Car la section 42 de l'acte 1875 se lit comme suit : " Le lieutenant gouverneur en conseil pourra, dès " que le dit chemin ou aussitôt qu'une partie d'icelui aura été com- " plétée, louer le dit chemin ou la dite partie du dit chemin, à une ou " plusieurs personnes ou à une corporation, sujet à l'approbation de la " Législature. (39 Vict., chap. 2). "

Cette clause donne le pouvoir au gouvernement de disposer de tout, ou d'une partie du chemin en faveur de personnes différentes.

Mais, M. le président, il y a plus que cela. Je surprendrai peut-être cette Chambre en lui rappelant que j'ai eu le malheur de perdre un de mes collègues pour une politique qu'il soutenait en 1878.

Les clauses générales préparées par le gouvernement de Boucherville pour le louage du chemin disaient :

" Les deux " sections, " ayant leur division à Montréal, seront louées ou affermées, SOIT SÉPARÉMENT ou en une seule ligne continue. "

" Avenant le cas où le chemin de fer serait loué en deux sections, à DEUX PERSONNES DIFFÉRENTES, il est bien compris que la partie du chemin qui s'étend entre la cité de Montréal et le point de jonction

avec la ligne directe entre Québec et Aylmer devra être mise en opération et exploitée en commun.

“Ceux qui feront des propositions pour *cette dernière section* seulement (entre Québec et Montréal) sont requis, etc.”

En 1878, le chef du cabinet c'était l'honorable M. de Boucherville et le président du conseil, c'était l'honorable M. J. J. Ross. Il n'y avait alors aucun inconvénient à séparer le chemin en deux tronçons. Et il y avait pourtant cette grande, cette énorme différence contre Québec, c'est qu'en louant la division d'Ottawa à Montréal à une autre personne ou à une autre compagnie, l'on séparait virtuellement la division est du Canada central et du Pacifique. Cette division n'avait plus aucune assurance de trafic ; elle restait sans arrangements isolée, séparée du Pacifique, par des compagnies indépendantes et elle était dénuée de tout moyen d'action pour agir sur elles. La division ouest aurait conduit ses affaires à sa guise, aurait pu diriger tout son trafic sur les lignes au sud de Montréal, et Québec n'aurait pu rien y faire.

Cette année, M. le président, parce que le gouvernement rapproche le Pacifique de Québec, parce qu'il l'amène directement à St.-Martin, parce que, par un marché bien fait, il force le Pacifique à ouvrir toute sa ligne à la division est, parce que celle-ci est protégée de toute manière, parce qu'en la mettant sous la protection d'un syndicat local, nous la mettons à l'abri d'un coup de main et que nous plaçons le Pacifique dans l'impossibilité de maltraiter ou de fermer cette ligne, cette année, dis-je, on trouve cela mal et contraire aux intérêts du district de Québec. Je ne vois pas de différence entre vendre ou louer un chemin, pour les résultats du trafic. Nous perdons aussi bien le contrôle du chemin par le louage que par la vente. En fait de chemins de fer, louer équivaut, de fait, à vendre, et l'on voit souvent des chemins de fer louer une ligne d'embranchement au lieu de l'acheter et le Grand-Tronc ne possède qu'à titre de bail l'*Atlantic* et *St. Lawrence*, le *Buffalo* et *Lake Huron*, le *Chicago*, *Détroit* et *Canada Grand Junction* ; et cependant il en est tout aussi le maître que s'il avait acheté ces lignes, et il contrôle une ligne non interrompue de Boston et Portland à Chicago. Je ne demanderai donc que le témoignage de mes anciens collègues pour établir l'excellence de ma politique d'aujourd'hui.

Et les honorables messieurs qui ont cru devoir se séparer du gouvernement sur cette question, viennent nous dire que la raison qui les a poussés à le faire est que le gouvernement ne doit pas vendre son chemin en deux parties.

Croit-on vraiment que le Pacifique, s'il eût fait l'acquisition de toute

la ligne, n'eut pas pu en vendre une partie à une autre compagnie ? Qui aurait pu l'en l'empêcher ? Il aurait pu aussi diriger le trafic du chemin vers le sud, et fermer notre ligne de l'est comme il a fermé la ligne d'Ottawa à Prescott, dont il a fait l'acquisition. Il aurait pu réserver notre ligne pour le transport exclusif du gros fret ; et est-on prêt à dire que ce n'était pas là une grande difficulté à résoudre ? Car il n'y a pas à se faire illusion, le Pacifique, devenu propriétaire de toute notre ligne, aurait pu la fermer et la contrôler comme bon lui aurait semblé. En avocassant ainsi la vente de la ligne entière au syndicat du Pacifique, on voulait donc créer un monopole. Et il est évident que nous aurons moins à craindre le monopole avec une autre compagnie qu'avec la compagnie du Pacifique, contrôlant toute la ligne.

Au contraire, par les arrangements actuels, nous offrons à Québec une garantie complète. Nous lui donnons tout le bénéfice du trafic du Pacifique sans les dangers d'une vente au Pacifique. La garantie pour Québec ce sont les clauses mêmes de notre traité avec le Pacifique, qui se lisent comme suit :

" 8. Que le fret et les voyageurs à longue destination seront transportés sur l'un ou l'autre des dits chemins de fer ou sur aucune partie d'iceux, y compris les branches déjà bâties ou qui seront bâties, ou appartenant ou devant être acquises, par les propriétaires respectifs des deux chemins, y compris les ponts et tunnels, aux taux pour fret et voyageurs qui seront établis par la compagnie du chemin de fer du Pacifique pour tout trafic venant d'au-delà ou allant au-delà d'Ottawa, et pour tout trafic en deça d'Ottawa, dans aucune direction, à des taux à être fixés de temps à autre entre le gouvernement ou ses représentants et la compagnie. Et si les dites parties ne peuvent s'accorder, tels taux seront fixés par le ministre des chemins de fer de la Puissance, à la demande d'aucune des parties, après en avoir donné avis à l'autre. Et les taux seront divisés entre le gouvernement ou ses représentants et la compagnie, en proportion du nombre de milles que tel trafic aura parcouru sur chacun des chemins, sans rien charger pour les ponts et tunnels ; le même taux par mille devant être chargé sur tels ponts et tunnels que sur les autres parties du chemin.

" 9. Que si aucune des parties fait des arrangements spéciaux avec une autre compagnie de chemin de fer pour le fret ou les voyageurs devant passer par aucune voie appartenant à cette autre compagnie, l'autre partie ou ses représentants aura droit de bénéficier de tels taux spéciaux pour son propre trafic, en autant que ces arrangements peuvent s'appliquer à tel trafic."

On a dit aussi dans la députation, qu'on ne pourrait pas éteindre la dette publique avec le prix de vente du chemin, et l'on a écrit dans les journaux :

“ Il n'est pas permis non plus d'oublier que notre dette n'est pas payable maintenant, et que, partant, ceux qui “ veulent vendre pour payer la dette ” sont des ignorants ou des insensés.”

Et l'on ajoute : “ Les débentures du gouvernement, émises pour l'emprunt, n'étant rachetables que dans un bon nombre d'années, resteront à la charge de la province, à moins que l'on ne fasse encore des sacrifices pour les faire rentrer. Ou bien l'administration provinciale sera obligée de prêter son argent à un taux moindre que son emprunt, et essuiera naturellement des pertes.”

“ Mais ce qui sera pis, et ce qui est beaucoup plus probable, c'est que l'argent versé de la vente sera affecté peu à peu à des appropriations diverses que nécessiteront de prétendues circonstances incontrôlables, des améliorations indispensables, des spéculateurs impérieux, et que la province restera bel et bien chargée de ses millions d'emprunt pour la construction du chemin de fer du nord, pendant que des compagnies privées en retireront le bénéfice. Tel sera le résultat négatif de cette transaction.”

Les gens qui ne sont “ ni des ignorants, ni des idiots ”, savent que la compagnie du Pacifique nous paiera 5 0/0 d'intérêts et que nous payons à nos créanciers le même intérêt. Nous allons même présenter une loi, afin de régulariser cet état de choses. Et ces mêmes gens savent que nous pouvons faire mieux que ce que nous annoncent leurs ineptes prophéties. Dans le cas où il nous sera fait un placement par les syndicats, le gouvernement trouvera le moyen de placer cet argent de telle façon que nos créanciers seront plus enchantés de voir cet argent placé où il le sera, que de le voir entre leurs propres mains. La Nouvelle-Ecosse vient de placer \$2,000,000 entre les mains du gouvernement fédéral à raison de 5 0/0 il n'y a pas 6 mois, et la province de Québec, dans l'occasion, pourra réclamer le même privilège et profiter de ce précédent.

On a aussi fait contre le gouvernement une accusation qui, quoique ridicule, doit être réfutée — car elle a pu produire un grand effet dans les campagnes, vu que le peuple, qui est honnête, et qui ne peut s'imaginer qu'on écrive des mensonges aussi crus, peut croire à ces affirmations. Ainsi on disait : “ Il ne faut pas vendre le chemin au Pacifique, car vous allez rester avec une obligation de \$250,000 à votre charge, pour la construction de l'embranchement Saint-Charles, dont vous

n'aurez aucun besoin, lorsque vous n'aurez plus de chemin". Eh bien, M. le président, ceux qui portaient cette accusation savaient bien que c'était un mensonge et que le syndicat qui achète toute la partie est de notre ligne, assume pour lui toutes les obligations de notre gouvernement et s'en tient responsable — et par conséquent, est obligé de construire cet embranchement Saint-Charles dans lequel le pays trouve son bénéfice."

On voudrait que le gouvernement dégrêvât notre budget, et l'on s'oppose à la vente. On ne veut pas de déficits et l'on ne veut pas que le gouvernement prenne les moyens de les faire cesser. On ne veut pas que le gouvernement vende le chemin, dit-on :

" Parce qu'en vendant le chemin du nord, on laisse peser sur le pays " une dette de \$7,000,000 de déficit.

" Parce que le pays étant composé d'environ 590 paroisses ou villes, " il s'ensuit que chacune d'elles sera chargée d'une dette perpétuelle de " \$12,000, et que, partant, chaque paroisse devra à l'avenir payer bon " gré mal gré, \$700 de rente annuelle à perpétuité, tandis que le syndi- " cat retirera des millions de bénéfices par la vente ou l'exploitation du " chemin de fer du nord. "

Et immédiatement après l'on crie : "*A la taxe directe.*" Le gouvernement fait disparaître du coup \$7,600,000 de la dette publique, et l'on crie encore plus fort qu'auparavant et l'on trompe les populations avec de pareilles clameurs.

On parcourt toutes les paroisses du pays disant aux gens : " Comment, vous allez voter pour ces gens-là ? Mais ne savez-vous pas qu'ils comptent de taxer chaque paroisse \$700.00, par année ? Et ces mensonges éhontés on les a imprimés et répandus par milliers d'exemplaires dans toutes nos paroisses. Eh bien, mon honorable collègue, le trésorier de la province, viendra vous dire, qu'avec le produit de la vente de notre ligne provinciale, il va mettre un terme aux déficits dont on se plaint si amèrement, tout en refusant de prendre les moyens de les faire cesser, et qu'après avoir dégrêvé notre budget il sera en mesure d'encourager les nombreuses entreprises publiques qui attendent l'aide du gouvernement ; car il ne faut pas l'oublier, il y a nombre de secours à donner. Il y a la colonisation, l'éducation, les chemins de fer privés, l'industrie naissante des phosphates, du sucre, et des produits de la ferme, etc., qu'un rien peut ou sauver ou encourager.

On a dit aussi, et on me l'a répété, que M. McGreevy, ayant de grands intérêts dans le chemin, jamais le gouvernement ne touchera un seul sou, s'il appartient au syndicat, et que M. McGreevy plaidera

envers et contre tous. A cela je répondrai que la compagnie paiera au gouvernement ce qu'elle est obligée de lui payer, et que nous paierons à M. McGreevy ce que nous lui devons, quand les arbitres nommés pour établir sa réclamation, se seront prononcés. La compagnie n'aura rien à voir aux débats entre M. McGreevy et le gouvernement.

Qu'est-ce que le syndicat aura à faire avec les comptes de M. McGreevy ? Est-il de règle, dans les affaires, que les compagnies constituées épousent les différends personnels de leurs actionnaires ?

Pour nos ennemis, l'objection plus forte que toutes les autres, à la politique du gouvernement sur cette question a été le nom de M. Sénécal figurant dans la liste des membres du syndicat. Et l'on s'est mis à effrayer les cultivateurs avec des mots comme ceux-là : " Avec " Sénécal dans le syndicat, et à la tête de la compagnie du Richelieu, " vous pouvez vous attendre à payer 40 et 50 p. c. de plus que le tarif " actuel." Oui, M. le président, il s'est rencontré des malveillants pour dire de pareilles inepties et sans doute de braves gens pour les croire.

Comme s'il n'était pas de l'intérêt d'une compagnie qui tient à faire des affaires, de réduire ses taux au plus bas chiffres possible ! Et d'ailleurs pourquoi tant s'effrayer de voir M. Sénécal dans ces deux compagnies. Sir Hugh Allan, qui est plusieurs fois millionnaire, était président de cette compagnie quand il formait ses syndicats, et personne ne songeait à lui reprocher ce titre.

Qui vous dit que M. Sénécal sera encore l'an prochain à la tête de la compagnie du Richelieu ? Du reste, je trouve la meilleure réponse à cette objection dans l'organe même de mon honorable ami qui a laissé le gouvernement.

Le "*Journal des Trois-Rivières* écrit :

" Le syndicat du Pacifique n'a fait aucun arrangement avec Trois-Rivières et Québec pour le commerce, et au fond, comment voudrait-on qu'il en fit de sérieux ? Ce sont les expéditeurs de grains et de farines de l'ouest qui feront le commerce, et non le syndicat ! et ces messieurs comme tous les autres négociants du monde, choisiront les lignes les moins dispendieuses sans s'occuper s'ils passeront par Trois-Rivières ou Québec."

C'est précisément pour cela, en effet, que le syndicat sera obligé de tenir ses taux aussi bas que possible.

L'auteur de cet article est tombé sur une grande vérité, mais il en a tiré une conclusion fautive. C'est de fait une vérité économique qu'on ne saurait discuter : le commerce suit toujours son niveau. Ayez dans Québec une poignée d'hommes énergiques, de commerçants intelligents :



mettez-les à travailler dans nos intérêts, et ils ne manqueront pas d'attirer la prospérité commerciale dans la capitale et le district.

Le Pacifique ne saurait sans se faire tort à lui-même, nous imposer un tarif différentiel, car autrement les intéressés, les expéditeurs rechercheront d'autres lignes pour expédier leurs produits. Et son intérêt propre le forcera toujours à nous traiter aussi bien que nous pourrions l'exiger.

Le Pacifique est forcément obligé de se rendre à Montréal, et les hommes d'affaires de Québec, les marchands de bois et de grains de la capitale, peuvent, s'ils le veulent, attirer le commerce ici, car nos expéditeurs de grains pourront toujours choisir la voie la plus avantageuse à leurs expéditions. Ils ne sauraient être à la merci de ce syndicat.

L'on a voulu effrayer les gens avec une prétendue élévation du tarif pour le bois de corde. Savez-vous quels sont les faits, M. le président? Il s'était glissé de tels abus dans le transport du bois de corde, que l'on mettait jusqu'à 17 tonnes sur un char qui devait en porter 10. L'on a pesé soixante chars chargés et l'on a trouvé qu'ils portaient une moyenne de 16½ tonnes. Ordre a été donné en conséquence de réduire le poids du chargement, quoique l'on permette encore aux expéditeurs de charger 14 tonnes et de ne payer que pour 10. On a crié à l'exaction, parce que l'on empêchait ces messieurs de briser nos chars en faisant passer 17 cordes de bois pour le prix de 10 cordes. Voilà ce que c'est pour un gouvernement d'exploiter une ligne de chemin de fer.

Une autre objection que l'on a faite à la vente de notre ligne c'est que le gouvernement ne l'a pas vendue assez cher. Prenons les contrats et voyons si c'est bien le cas.

Prenons donc le prix stipulé avec le Pacifique pour la partie ouest. Ce prix est de \$4,000,000. Il sera certainement obligé d'ajouter le montant de \$250,000 pour améliorations du matériel roulant et de la voie en général, ce qui portera le coût à \$4,250,000.

A 5 p. c. ce capital porte un intérêt de \$212,500. Disons qu'il faudra \$10,000 par année pour frais d'organisation. Supposons que ces Messieurs se contentent d'un bénéfice de 2½ pour cent sur leur capital, ce qui fera \$100,250. Voilà un total de \$323,750 qu'il faudra retirer comme bénéfice de la division ouest seulement. C'est le moins que le chemin devrait donner à ces Messieurs qui ne l'ont certainement pas acheté dans le seul but d'être les agents du gouvernement, mais bien de l'exploiter et d'en retirer suffisamment pour payer ce qu'ils s'engagent à payer au gouvernement. Mais on dit : Pourquoi le gouvernement n'en fait-il pas autant ? A cela je réponds : qu'une compagnie privée

peut faire produire à une voie ferrée un bénéfice double de ce que pourrait atteindre l'exploitation du même chemin, faite par un gouvernement.

Bien que nous ne nous occupions que de la partie ouest du chemin, permettez-moi. M. le président, de relever une autre inexactitude relative à la partie est. On a dit :

“ Le gouvernement provincial a vendu au syndicat du Pacifique 141 milles du chemin de fer Q. M. O. et O., pour quatre millions.

“ Il vient de vendre à un autre syndicat, composé de M. Sénécal et d'autres amis du parti conservateur, 214 milles du même chemin pour quatre millions.

“ Pourquoi cette différence ? Est-ce parce que M. Sénécal et ses associés sont des partisans de M. Chapleau ?.....

“ Tout d'abord la question se pose de savoir comment il se fait que cette division, longue de 214 milles, soit vendue juste le même prix que la division ouest qui n'a que cent quarante et un milles ! ”

C'est encore là une manière d'agir pour tromper le public, en faisant des calculs appuyés sur le mensonge. Mais prenons nos crayons et faisons de bonne foi, sincèrement, un calcul sérieux. Il ne faut pas oublier qu'il y a d'abord la ligne principale qui a une grande valeur et des lignes d'embranchement qui ont une valeur moindre. Ainsi nous avons :

	milles.
Aylmer à Montréal.....	130
Saint-Martin à Québec.....	159

#### LIGNES SECONDAIRES.

St-Jérôme à Ste-Thérèse.....	11
Branche Joliette.....	23 1/2
Branche de Berthier.....	2 1/2
Branche des Piles.....	27

Groupons ces chiffres par divisions :

#### DIVISION OUEST.

130 milles à \$29,753 du mille.....	\$3,867,890
11 milles à \$12,000.....	132,000
	<hr/>
Payé par le Pacifique.....	\$4,000,000

DIVISION EST.

159 milles à \$26,420.....	\$4,200,780
27 milles, Piles, à \$12,000.....	324,000
26 milles, Joliette et Berthier (prix d'acquisition).....	176,000

Payé par le syndicat..... \$4,700,000

Il n'y a donc qu'une différence de \$3,000 par mille entre les deux divisions, laquelle s'explique facilement si l'on compare les ponts de Hull, Gatineau, Buckingham, la Rouge, Lachute, Ste-Rose et St-Vincent aux ponts de Terrebonne, St-Maurice, Champlain et Ste. Anne et si l'on considère la valeur spéciale de l'entrée du chemin à Montréal et de l'installation aux casernes, toutes choses qui valent bien au moins \$500,000 de plus. Aussi les ponts en fer de la division ouest, ont 2,197 pieds de plus que ceux de la partie est et en y fixant une moyenne de \$90 par pied, l'une des divisions coûte \$200,000 de plus que l'autre. Il faut y ajouter les mêmes montants pour différence dans la maçonnerie. On avouera que les travaux de l'extension à Montréal valent bien \$200,000 extra.

On a aussi dit que le gouvernement faisait un cadeau de \$5,000,000 à des spéculateurs. Le gouvernement avait déjà donné par législation ces \$5,000,000 et plus pour la construction de la ligne, si on tient compte de la valeur du bloc A.

Voici ce que disait dans son rapport de 1872, M. Russell, agent des bois de la couronne pour la division d'Outaouais.

" Mon évaluation approximative de la valeur actuelle du bloc A, dit-il, est de \$4,229,606... mais on peut augmenter cette valeur jusqu'à \$5,228,965. "

Les terres que nous avons données pour ces chemins valaient à elles seules, \$5,000,000, et la Législature avait en outre voté \$2,600,000 en argent. Comment après cela peut-on prétendre que le gouvernement ait fait une mauvaise affaire en vendant au prix de \$8,000,000?

J'en arrive à une objection qui peut se résumer en ces mots: " Les travaux à faire par les acquéreurs sur la ligne provinciale, ne donnent pas d'argent au gouvernement :

" Mais depuis quand les améliorations faites par un acheteur sur la " propriété qu'il a acquise, mettent-elles de l'argent dans le gousset du " vendeur? Depuis quand est-il permis à un homme sensé de dire " sans provoquer les risées : j'ai vendu une terre \$2,000, mais comme

“ l'acheteur doit y bâtir une maison de \$1,000, ma propriété se trouve “ en réalité vendue \$3,000.”

Le gouvernement ne vend pas une terre il est vrai : c'est un chemin de fer qu'il vend : mais sur ce chemin de fer, il était obligé de dépenser \$1,250,000 pour travaux immédiats. Les syndicats en achetant assumait cette responsabilité. Nous avons des contrats actuellement signés pour une bonne partie de ces obligations, et si nous ne vendons pas, le trésorier sera obligé de charger son budget de tous ces montants ; car si nous gardons la ligne il nous faut absolument dépenser ce million et quart ; mais n'ayant pas d'argent pour payer ces travaux le gouvernement les impose à son acheteur et se libère d'autant, car quelle différence y a-t-il à retirer soi-même un million et quart ou le faire payer par un autre pour soi ?

Je ne voulais pas dans le cours de cette discussion laisser passer inaperçue une accusation atroce lancée contre les citoyens de Québec les plus honorés et les plus respectables. Ces hommes sont ceux qui font partie du syndicat de la partie est. On a essayé de faire croire que des hommes comme M. Ross, l'homme probablement le plus riche de la province, sinon du pays, et M. Withall, avaient été priés de faire partie du syndicat, et que c'est moi qui les ai décidés à en faire partie, en leur offrant des avantages pécuniaires. Je voudrais voir M. Ross entendre dire qu'un millionnaire comme lui a fait de la politique parce qu'il a eu une entrevue avec le premier ministre. J'aimerais que ce monsieur entendit dire qu'il est entré dans le syndicat dans un but vénaal pour sauvegarder, par des moyens indus les intérêts qu'il peut avoir dans le chemin du lac Saint-Jean.

M. Ross m'a dit à moi : “ J'ai des capitaux, mais ne croyez pas que “ j'entre dans cette entreprise parce que c'est une entreprise industrielle “ capable de me rapporter de grands bénéfices. Je ne le fais pas pour “ cette raison ; mais j'ai pensé qu'en entrant dans le syndicat, je pour- “ rais faire du bien à cette ville, à ce district et à cette province.” C'étaient là des paroles empreintes du plus pur patriotisme.

Moi aussi, monsieur le président, je voudrais réveiller Québec qui dort depuis plusieurs années, et je crois que le syndicat que nous avons formé aura l'effet que nous désirons,—car je le crois composé d'hommes entreprenants, qui ne se laisseront pas effrayer par des blagueurs, et qui agiront comme de bons citoyens, travaillant pour leur pays et leur ville.

M. le président, je l'ai déjà dit, je veux laisser de côté les récriminations qui pourraient être faites contre les administrations précédentes au sujet de la politique ou de l'exploitation du chemin de fer. C'est

ce que nous avons voulu en disposant de ce chemin, et mes collègues et moi, nous sentons en ce moment l'immense responsabilité qui pèse sur nous. Nous avons à soumettre à votre approbation l'affaire la plus importante qui se soit présentée devant cette honorable Chambre depuis la confédération. Le sort et l'avenir de notre province sont attachés à cette question. Les gens qui ne pensent qu'à entasser des billets de banques dans leurs coffres, les caractères qui suintent la vénalité, ces gens qui ne songent qu'à leurs intérêts personnels, et qui n'estiment leurs semblables qu'en autant qu'ils sont favorisés de la fortune, cette classe d'hommes, M. le président, n'est pas faite pour apprécier une mesure comme celle que nous traitons dans le moment. Mais le gouvernement, lui, qui sent et apprécie toute la responsabilité qui lui incombe en ce moment et qui comprend que le devoir devant lequel il se trouve le rehausse et le grandit,—le gouvernement, dis-je, a voulu envisager cette grande mesure au point de vue de l'intérêt du pays, et se mettre au-dessus de toutes ces considérations mesquines de parti ou d'intérêts personnels. Ah ! M. le président, la richesse et l'argent ! c'est beau, comme moyen peut-être, mais, enfin, c'est bien petit pour les gens qui pensent au-delà de leurs intérêts personnels, ceux qui, comme nous, sont à la tête d'un gouvernement et ministre du pouvoir savent se mettre au-dessus d'aussi mesquines considérations. Heureusement pour l'intérêt de notre peuple, heureusement pour ce beau système constitutionnel qui nous régit, heureusement dis-je, que dans le fonctionnement de ce système, presque toujours ceux qui ont été chargés de l'appliquer s'en sont tirés sans y laisser des lambeaux de leur honneur et de leur réputation.

On m'a accusé d'être ambitieux : j'ai une ambition, M. le président, j'ai l'ambition de travailler pour mon pays, afin qu'on puisse dire de moi dans l'avenir : " Il a fait quelque chose pour son pays. Il est mort pauvre, mais il a travaillé. Il s'est fait un nom et il a grandi la province qu'il a dirigée quelque temps." Oni, je veux arriver à cela, et ce n'est pas une mauvaise ambition, que je sache. J'ai travaillé pendant vingt-trois ans pour mon pays, et si j'ai oublié de travailler pour moi, je remercie la Providence de m'avoir mis en état de l'oublier. Tout ce que j'ai pu donner de ma force, de mon énergie et même de ma santé, à mon pays, je le lui ai donné de grand cœur, sans arrière pensée, et n'attendant ma récompense que dans le sentiment d'avoir fait du bien.

M. le président, si la direction du parti conservateur pèse en ce moment sur mes épaules je ne suis pas sans en éprouver péniblement la responsabilité. C'est lorsqu'on voit quelqu'un de ses amis se détacher de

cette forte et puissante phalange que la douleur empoigne le cœur et que l'on souhaiterait n'être pas à ce poste gênant. Est-ce ma faute ? Est-ce la faute du parti ? Voilà la première impression qui jaillit et qui s'impose. " Peut-être n'ai-je pas l'habileté nécessaire pour diriger mon parti," suis-je obligé de me dire souvent quand je vois poindre un mécontentement. " Ou peut-être que je ne contrôle pas assez les tendances ou les aspirations de mes partisans " ai-je parfois à me dire ; car je ne suis ni infailible, ni impeccable. Mais ce que je sais c'est que j'ai pour le moment la responsabilité des destinées de ma province et que si j'ai eu le courage de l'accepter je dois avoir le courage d'y faire face. La tâche est lourde, trop lourde et je l'aurais fuie si ma conscience ne m'avait pas crié que la fuite est une lâcheté. La situation est grave ; mais je n'ai pas lieu de me décourager. J'ai reçu des consolations au milieu de ces épreuves. Mes compatriotes ne m'ont pas donné d'approbations équivoques et le verdict du 2 décembre dernier sera ma boussole. Le peuple a voté confiance en moi ; c'est pour lui que je travaille et que je lutte. Je suis dans le parti par le parti pour mon pays. Mais le parti, M. le président, c'est un être compliqué et difficile. Il réunit bien des éléments distincts.

Il y a les hommes qui croient, qui ont confiance.

Il y a les hommes d'actions, ardents, dévoués dans la bonne comme dans la mauvaise fortune.

Mais il y a aussi les metteurs en scène, les officieux, les poseurs, tous ces incapables pleins de fatuité qui représentent la mouche du coche.

Il y a les rongeurs qui grugent çà et là chaque fois que l'occasion leur offre la chance d'un coup de dent, et qui vont furetant partout en quête de quelque bonne curée.

Il y a les tireurs de ficelles, les intrigants, les envieux, le jaloux, les impuissants. Ce ne sont pas mes adversaires que je crains, ce sont ceux-là. Ils ont leur entrée partout ; ils portent la livrée du parti ; mais le scrupule ne les atteint pas. Pour eux la trahison n'est rien ; ils ne visent qu'aux expédients. L'on s'étonne quelquefois de voir surgir tout à coup un mouvement dans des sphères où l'on s'y attendait le moins. On regarde, on interroge, on s'étonne, on s'inquiète ; voilà une commotion dans l'opinion. On ne sait pas pourquoi ; on ne sait pas d'où ça vient ; mais la commotion est là et le mouvement s'accroît ; les plus dévoués protestent, l'irritation commence. L'opinion se soulève et devient incontrôlable. On se demande : " Mais d'où vient donc cette révolte ? "

Tous les mécontents sont du même parti, du parti de la révolte, de la vengeance, de la destruction.

Un homme important se sépare de ses amis ; on s'étonne, on cherche les motifs qui ont pu le pousser à briser ainsi avec un parti dont il était un des chefs. Inutile de scruter ses motifs ; il a été lui-même la victime inconsciente de ces intrigants qui sont les chancres de leur parti ; il est la victime de ces gens dont l'ambition veille toujours, haineuse, épiant l'occasion de se venger. Ces gens-là vont sonnant la trompette et tâchent de soulever les masses. Vous les verrez convoquer des assemblées, et grâce à leurs menées sourdes et perfides, les partisans les plus dévoués à un parti commencent à douter de leurs chefs sans se rendre compte de leurs doutes ; souvent ces intrigants, ces désapointés réussissent à susciter une révolte, et si la main vigoureuse du chef ne vient pas réprimer ce commencement d'insubordination, adieu la discipline ! Vous pouvez vous attendre à une catastrophe, à un bouleversement qui ébranleront jusque dans ses bases le parti le plus solidement assis. Et quand la tempête s'apaise et que le calme renaît, on se demande avec étonnement : comment se fait-il que nous nous soyons laissés tromper aussi naïvement ? A quel propos toute cette excitation, ces récriminations, ces doutes, cette méfiance, cette trahison enfin ? Demandez-le à cet intrigant qui a soufflé le chaud et le froid dans les rangs du parti ; il vous répondrait, s'il pouvait être franc, que sa haine et son ambition personnelles l'ont poussé à trahir son parti.

Sur qui retombe la responsabilité de ce bouleversement ? Sur les naïfs, sur les empressés, sur les honnêtes gens qui, sans compétence et sans mission, s'imaginent dans ces moments qu'ils devraient tout réformer.

DeBonald a dit quelque part que les très-honnêtes gens et les drôles faisaient les révolutions, les uns, par méchanceté et par audace, les autres par crédulité et timidité. Si on laissait à ceux qui ont la responsabilité de découvrir l'origine du mal le soin de la découvrir et d'y remédier, on parviendrait vite à le détruire ; mais la mêlée commencée, on s'expose à blesser des amis et ce n'est que lorsque le mal est fait qu'on voit la futilité du combat. Il est trop tard ; les ruines sont là, les haines survivent et les partis politiques restent divisés et affaiblis.

Et les faiseurs rient sous cape, rêvant une autre échafourée.

Les rats ont trouvé du butin quelque part : les tireurs de ficelles ont fait placer quelques créatures ; les impuissants ont régné un jour ou ont prolongé d'un jour leur empire usurpé.

M. le président, j'ai déjà passé à travers tout cela ; j'y passe encore

en ce moment. Je ne crains pas, parce que je n'ai rien à me reprocher, et que j'ai eu pour mon parti tout ce qu'il m'était possible d'avoir de sollicitude et de dévouement. Je me rappelle les mauvais jours de 1874 et les regards de défiance que l'on m'adressait lors de l'affaire des Tanneries. J'aurais pu ressentir l'injustice criante dont j'étais alors l'objet.

J'aurais pu me plaindre et donner une forme imposante à ma plainte. J'étais maltraité, soupçonné, ostracisé. J'ai dû passer par une phase si brûlante et qui m'a tant fait souffrir que j'ai au moins le droit de constater que j'aurais pu recourir pour ma propre défense à ces cabales et à cette obstruction que des amis, des anciens amis, organisent aujourd'hui sans raison contre moi. J'ai cru qu'il valait mieux, pendant même que j'étais la victime, non pas d'une enquête, mais d'une persécution, de chercher ma vengeance dans ma fidélité. Il y a des moments où les susceptibilités personnelles fermentent et l'emportent sur le sentiment du devoir. J'ai fait de mon mieux pour étouffer le ferment que tant d'imputations injustes sollicitaient. Et ce ne furent pourtant pas les occasions qui me manquèrent. Pendant la session de 1875, le sort du gouvernement de Boucherville fut longtemps entre les mains de mon ancien chef, l'honorable M. Ouimet et entre les miennes. L'honorable député de Brome, maintenant mon collègue, le solliciteur-général, avait soumis à la Chambre une proposition rappelant les engagements du ministère précédent envers certains chemins de fer. Le gouvernement de Boucherville ne désirait pas reconnaître ces promesses et les membres de l'ancien gouvernement ne désiraient pas d'un autre côté voir leur parole répudiée. Et telle était la crise du moment que les ministres du jour songeaient déjà au démenagement. Un mot de l'honorable M. Ouimet et la majorité de la Chambre nous suivait contre un gouvernement qui, semblait, comme je l'ai dit, mettre de la persécution dans son enquête des Tanneries. M. le président, nous n'étions pas et nous n'avons jamais été de l'école de la vengeance ou de la jalousie. Avant l'existence d'un gouvernement peu sympathique, avant la satisfaction de nos légitimes ressentiments, nous faisions passer l'intérêt du parti. Le gouvernement, c'était le parti et pour nous c'était tout dire. Aussi nous n'hésitions pas à profiter d'un prétexte plausible et mettant notre honneur à l'abri pour sauver la situation et laisser la vie au gouvernement. Telle avait été la vengeance de l'un de mes prédécesseurs qui aurait pu nourrir l'espoir en faisant tomber le gouvernement, de reprendre le poste que des défections lui avaient fait perdre injustement.



Quant à moi, l'avenir m'offrit aussi ma vengeance. Mon honorable ami, le chef de la gauche, et qui était encore alors le chef de la gauche, venait de lancer un défi chevaleresque, défi accepté avec un égal sentiment de courage par le chef du cabinet. Le tournoi devait se tenir à Ste. Croix, où il eut lieu. Le chef de mon parti me fit l'honneur de songer à moi. Je ne me demandai pas de quelle manière l'on avait songé à moi dans la conduite de l'enquête ; je ne vis dans cette invitation que la voix du parti me demandant un service. Je m'y rendis, et je ne cacherais pas que c'est moi qui eus à supporter, cette fois-là, la chaleur du jour. Et l'un des meilleurs souvenirs de ma vie, l'un de ces souvenirs qui reconfortent et font du bien, ce sera d'avoir pu rendre service à qui m'avait maltraité.

Je ne rappelle pas ces incidents pour rappeler une échéance et paraître insister sur un règlement de compte. Non, M. le président, je veux que mon gouvernement soit jugé sur sa politique et ses actes, mais je ne veux pas que dans le simple but de faire du mal on dénature cette politique et ces actes.

Je ne mendie pas du sentiment en notre faveur. Mais je veux rappeler tout simplement cette grande et essentielle vérité que la discipline du parti s'applique indistinctement à tous les membres du parti et dans toutes les phases de leur carrière. Quand on a su ce qu'elle valait, lorsqu'on avait le droit de l'imposer, on doit d'autant mieux en connaître le prix lorsqu'on est dans le cas de la pratiquer. Nous sommes dans une de ces positions où le parti pose ses exigences. Nous sortons des élections avec une majorité forte et bien prononcée ; nous avons une politique vigoureuse à faire prévaloir ; nous avons les finances à refaire : nous avons une province à sauver et nous demandons à notre parti de la sauver. Nous, gouvernement, nous assumons cette grande responsabilité de promettre le salut à la province de Québec et je ne pense pas que ce soit le temps pour un autre élément ou pour une section du parti mal disposée de jeter dans la discussion un élément de discorde.

Je le dis sans crainte, M. le président, mes collègues et moi, nous avons gagné nos éperons ; nous avons travaillé, nous avons lutté ; assez travaillé et assez lutté pour arriver à la brillante victoire du 2 décembre ; assez travaillé et assez lutté pour réunir dans cette enceinte une députation forte, intelligente, patriotique et qui nous honore de sa confiance. Et, retranché derrière ce rempart de l'approbation du peuple je le dis énergiquement et hautement : S'il nous reste une rude tâche à accomplir, il reste aussi des devoirs aux autres, et c'est au nom du grand

et beau parti conservateur que je réclame en ce moment de tous leur part de service et de devoir.

La suite de la discussion est renvoyée à demain.

La séance est levée.

---

## ASSEMBLEE LEGISLATIVE.

*Séance du mardi, le 29 mars 1882.*

**SOMMAIRE** :—Dépôt, par M. Trudel, d'un projet de loi ayant pour objet de modifier les dispositions du code civil et du code de procédure civile, concernant les lois d'hypothèque et d'enregistrement.—Proposition, de M. Lavallée, relative à la perception des agents et des sous-agents des terres de la couronne, de mars 1881 à mars 1882.—Proposition, de M. Watts, relative au matériel roulant du chemin de fer provincial.—Adresse, proposée par M. Gagnon, relative à la nomination de l'honorable Hector Fabre, comme représentant de la province en France.—Proposition, de M. Laberge, relative à l'aide donnée aux municipalités pour l'empierrement des chemins.—Dépôt, par l'honorable M. Pâquet, des documents relatifs à la révocation de Thiburse Dessaint, comme protonotaire de la cour supérieure de Kamouraska et d'un état relatif aux octrois de colonisation donnés à Bellechasse.—Dépôt, par l'honorable M. Würtele, d'un état des sommes payées aux chemins de fer subventionnés.—Suite de la discussion sur la vente de la partie ouest du chemin de fer provincial : L'honorable M. Joly.

PRÉSIDENCE DE L'HONORABLE L. O. TAILLON.

La séance est ouverte à trois et dix minutes.

**M. Trudel**—*député de Champlain*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre une proposition de loi ayant pour objet de modifier les dispositions du code civil et du code de procédure civile, concernant les lois d'hypothèque et d'enregistrement.

Les projets d'intérêt local suivants sont déposés sur le bureau de l'Assemblée législative :

Pour constituer l'Union Saint Joseph, de St. Césaire ;

Pour confirmer le privilège de cinquante ans accordé à la compagnie de l'aqueduc de Louiseville ;

Pour autoriser " La compagnie du chemin de fer de jonction, de Saint-André, d'émettre des débentures et de s'amalgamer avec d'autres compagnies de chemin de fer ; "

Pour modifier la charte de la compagnie canadienne d'éclairage électrique.

La deuxième délibération en ces divers projets de lois est renvoyée à demain.

Il est nommé un comité spécial composé des honorables messieurs Loranger et Würtele et de messieurs Champagne, Blanchet, Fortin, Watts et Laberge, pour prendre en considération la loi électorale de Québec, 1875, et la loi des élections contestées de Québec, 1875, et

faire rapport par projet de loi ou autrement sur les amendements qu'il est nécessaire de leur faire subir.

**M. Lavallée**—*député de Joliette*.—J'ai l'honneur de proposer qu'il soit déposée sur le bureau de la Chambre un état constatant les argents perçus par chacun des agents et sous-agents des terres de la couronne, provenant de la vente des terres du domaine public, dans les différentes parties de la province, depuis le 1<sup>er</sup> mars 1881 jusqu'au 1<sup>er</sup> mars 1882.

**M. Watts**—*député de Drummond et Arthabaska*.—J'ai l'honneur de proposer qu'il soit déposé sur le bureau de la Chambre un état indiquant :

1. Le nombre de chars plateforme.
2. Le nombre de chars à marchandises.
3. Le nombre de chars à voyageurs.
4. Le total des chars.

5. Le total des locomotives que possède maintenant le gouvernement sur le chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental.

**M. Gagnon**—*député de Kamouraska*.—J'ai l'honneur de proposer qu'une adresse soit votée à Son Honneur le lieutenant gouverneur demandant qu'il soit déposé sur le bureau de la Chambre, copies des arrêtés du conseil, correspondances et autres documents se rattachant à la nomination de l'honorable Hector Fabre, représentant, de la province en France.

**M. Laberge**—*député de Chateauguay*.—J'ai l'honneur de proposer qu'il soit déposé sur le bureau de la Chambre l'état du montant payé, depuis la confédération jusqu'à ce jour, par le gouvernement, aux municipalités, surtout aux municipalités dans les seigneuries, pour encourager l'empierrement des chemins. Nom des municipalités qui ont reçu de l'argent pour le but mentionné plus haut et montant reçu par chaque municipalité.

Ces diverses propositions sont adoptées.

La proposition de loi ayant pour objet de modifier la loi des licences de Québec, en soumettant les licences pour hôtels de tempérance aux formalités prescrites par l'article 7 de la dite loi, pour l'obtention des licences d'auberge est rejetée sur division.

Les projets de lois suivants sont adoptés en deuxième délibération et renvoyés au comité de législation :

Pour régler certaines successions légitimes ;

Pour amender de nouveau le chapitre soixante et onze des statuts refondus du Canada ;

Les deux projets de lois suivants sont définitivement adoptés dans les formes réglementaires.

Concernant la législation et la garde des registres de sépulture, dans congrégation de Notre-Dame, à Villa-Maria ;

Pour permettre à la compagnie de sucre de betteraves " Pioneer " d'augmenter son capital et d'emprunter sur débetures.

Les projets de lois suivants sont adoptés en deuxième délibération et renvoyés au comité des projets d'intérêt local :

Pour constituer la ville de Richmond ;

Pour constituer la compagnie du chemin de fer du comté d'Huntingdon ;

Pour autoriser François-Xavier Gendron, de la paroisse de St-François, à ériger un pont sur la Rivière du Sud, en la dite paroisse et pour d'autres fins ;

Pour constituer " Le Septuor Haydn " de Québec ;

Pour permettre à la ville de St-Henri, et aux municipalités des villages de St-Gabriel, de Ste-Cunégonde, de St-Jean Baptiste et de la Côte St-Louis, de se servir des égouts de la cité de Montréal ;

Pour constituer la compagnie de papier Rolland ;

Pour modifier la charte de la ville de Sorel ;

Pour constituer " La société française des phosphates du Canada. "

L'honorable M. **Pâquet**—*député de Lévis, secrétaire de la province.*—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de l'Assemblée législative :

1° Réponse à une adresse de l'Assemblée législative à Son Honneur le lieutenant gouverneur, en date du 15 mars courant, demandant : Copie de toutes plaintes, correspondances, factums, enquêtes, reçus par le gouvernement ou aucun de ses membres, au sujet de la révocation de Thiburce Dessaint, écuyer, comme l'un des protonotaires conjoints, pour le district de Kamouraska, de la cour supérieure de la province de Québec, avec copie du rapport de J. A. Defoy, écuyer, commissaire, nommé pour s'enquérir des plaintes portées contre le dit Thiburce Dessaint, écuyer.

2° Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 21 mars courant, demandant un état détaillé des octrois de colonisation donnés au comté de Bellechasse, depuis 1878.

L'honorable M. **Wurtele**—*député d'Yamaska, trésorier de la province.*—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre la réponse à un ordre de la Chambre, du 21 mars courant, demandant un état

détaillé des sommes payées annuellement, par le gouvernement, depuis la confédération jusqu'à ce jour, aux différentes compagnies de chemin de fer subventionnées par le gouvernement, ainsi que des sommes dépensées et payées, par le gouvernement, tant pour l'établissement du chemin de fer du nord, que pour son matériel roulant ?

L'ordre du jour appelle la suite de la discussion sur la proposition de l'honorable M. Chapleau, demandant que la Chambre se forme maintenant en comité pour considérer certaine résolution décrétant et confirmant la vente de cette partie du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, s'étendant, depuis Montréal jusqu'à St-Jérôme, Aylmer et la cité d'Ottawa, conformément aux conditions du traité conclu avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, transmis à cette Chambre, par Son Honneur le lieutenant gouverneur, par son message daté du 16 mars.

L'honorable M. **Joly**—*député de Lotbinière*—M. le président, jamais discours, dans cette Chambre, n'a été écouté avec plus de recueillement que celui que l'honorable premier ministre a prononcé ; l'inquiétude que nous éprouvions tous au sujet de sa santé, la crainte que ce grand effort ne fut au-dessus de ses forces ont intensifié l'attention avec laquelle il a été écouté ; je suis heureux que nos craintes ne se soient pas réalisées.

Puisque je dois répondre à l'honorable premier ministre, je vais essayer de le faire, en obéissant au même sentiment de sympathie que j'ai éprouvé en l'écoutant ; j'espère que ce sentiment me maintiendra toujours dans les limites de la modération. Je regrette que mon devoir m'oblige à faire des remarques qui pourront paraître sévères ; si je les fais ce n'est pas avec l'intention de blesser mes adversaires ; c'est pour essayer d'ouvrir leurs yeux, de leur faire voir la position sous son véritable jour.

Lorsque l'honorable premier ministre a commencé son discours, nous nous attendions à ce qu'il allait consacrer toutes les forces qui lui restaient, à traiter le fond de la question ; ses moments paraissaient précieux ; il allait les employer avec fruit. Grand a été mon étonnement, en voyant les heures s'écouler, sans le voir aborder la question ; de temps en temps il s'en rapprochait, il essayait de la toucher, mais comme s'il s'était brûlé les doigts, il retirait la main de suite. Le premier soir, surtout, l'honorable ministre a parlé de tout, excepté de la question. Le second soir, il n'a consacré qu'une faible partie de son temps à démontrer que le marché qu'il demande à la Chambre d'ap-

prouver est avantageux pour la province. Faut-il le suivre pas à pas dans le sentier tortueux où il a erré si longtemps. Non, je le quitterai aussitôt que possible, pour revenir à la question, ne m'arrêtant que pour relever les assertions qu'il est de mon devoir de contredire, ou sur lesquelles je dois attirer plus spécialement l'attention de la Chambre.

L'honorable premier ministre a débuté en déclarant que ce moment était l'époque la plus solennelle de l'existence de la province de Québec depuis la confédération.

Pourquoi tant de solennité? Est-ce parce qu'il s'agit de la vente de nos chemins de fer? Mais nous sommes tous d'accord sur ce point, la vente est désirable, une bonne vente, s'entend.

Mais, puisque l'on parle de solennité, voulez-vous savoir, M. le président, quand nous nous sommes trouvés dans des circonstances vraiment solennelles? C'est lorsque la Chambre s'est décidée, en décembre 1875, à bâtir aux frais de la province ces mêmes chemins de fer, que le gouvernement maintenant veut sacrifier, c'est quand la Chambre a adopté la politique dont nous constatons maintenant les effets désastreux, en face d'une dette de plus de quinze millions de piastres.

C'était alors un moment solennel. Nous n'étions pas beaucoup plus nombreux, ce jour-là, de notre côté de la Chambre, que nous le sommes aujourd'hui; mais nous élevâmes la voix pour avertir la province, pour l'arrêter sur la pente de l'abîme où cette nouvelle politique l'entraînait. Le 15 décembre 1875, appuyé par mon vieil ami, l'honorable M. Marchand, je soumis à la Chambre la proposition suivante: "Que dans l'opinion de cette Chambre la politique du gouvernement sur les chemins de fer doit inévitablement entraîner la province dans les difficultés les plus sérieuses, et qu'avant longtemps elle mènera à la taxe directe et à la ruine de la province." Cette proposition fut rejetée par 35 voix contre 15. Malheureusement, M. le président, les événements nous donnent raison.

Mais, après tout, l'honorable ministre a raison d'attirer l'attention de la Chambre sur la solennité de l'acte qu'elle est appelée à faire, en décidant cette question. Ce sera, en effet, une décision solennelle. La Chambre décidera, par son vote, si la province doit être livrée, pieds et mains liés, aux *spéculateurs politiques et aux railway rings*.

En écoutant parler l'honorable premier ministre, je le plaignais sincèrement. Il est triste de le voir prostituer son talent au service d'une si mauvaise cause, de l'entendre faire appel aux plus nobles sentiments du cœur humain, au dévouement, au patriotisme, pourquoi? Dans

quel but ? Pour livrer, une fois pour toute, la province entre les mains des spéculateurs politiques, *pour légaliser le règne des railway rings*.

L'honorable procureur général prédisait, que nous n'oserions pas rencontrer de front et discuter la question, que tout ce que nous ferions serait d'attaquer M. Sénécal, *l'innocente victime de nos haines*. Je ne le hais pas ; je regrette d'avoir à introduire son nom dans la discussion, et il me répugne de paraître, au nom de tout un parti, que dis-je ? au nom de la grande majorité du peuple de la province, combattre un seul homme. Ce n'est pas un homme que j'attaque, c'est tout un système dont il est le symbole. Ne rétrécissons pas la question. M. Sénécal est le type canadien du Boss Tweed, de New-York, et comme derrière le Boss Tweed il y avait, à New-York, une armée puissante, le Tammany Ring, derrière M. Sénécal, ici, il y aussi une armée puissante, c'est elle que j'attaque, et non pas un homme seul.

M. Sénécal est, après tout, un homme de génie ; je le regarde avec étonnement sinon avec admiration, son coup d'œil d'aigle reconnaît, de suite, ceux qui peuvent lui servir d'instruments ; il les prend. Pour le moment, je regrette d'avoir à le dire, mais c'est mon devoir de parler franchement, pour le moment ; ses instruments favoris, ce sont les membres du gouvernement, il gouverne sous leur nom.

Je le répète, ce n'est pas un homme que j'attaque, c'est tout un système. La province souffre ; ces souffrances se trahissent par des symptômes auxquels on ne peut se tromper. Je reconnais un de ces symptômes, je le signale à l'attention publique, peu importe sous quel nom. La maladie existe, tâchons de l'empêcher de prendre racine : essayons de la guérir, avant qu'elle ne devienne incurable.

L'honorable ministre a fait allusion à la position que nous avons prise, de ce côté de la Chambre, sur cette question ; il nous a représentés comme voulant profiter de la division qui s'est mise dans les rangs du parti conservateur, pour arriver nous-mêmes au pouvoir. La position prise par nous est parfaitement claire puisqu'il faut l'expliquer encore une fois, je vais l'expliquer.

La province de Québec, à tort ou raison, nous a condamnés par les dernières élections ; nous sommes treize dans une Chambre de soixante cinq membres. Dans ces circonstances, il serait absurde pour nous d'aspirer à gouverner la province de Québec ; aussi, est-ce sans aucune ambition de personne ni de parti, sans arrière pensée, que nous nous déclarons prêts à appuyer toute combinaison d'hommes indépendants et honnêtes, formée dans le but de donner à la province de Québec un gouvernement honnête ; nous ne faisons aucun sacrifice de principe,



nous n'offrons pas de coalition, et nous ne demandons aucun avantage ou aucune faveur pour nous-mêmes. Nous avons considéré que la seule manière dont l'opposition puisse se rendre utile à la province de Québec est de prendre cette position.

L'honorable ministre nous a reproché d'avoir excité le peuple à intervenir dans les délibérations de la Chambre, par les discours que nous avons prononcés dans plusieurs assemblées publiques, convoquées pour protester contre la politique du gouvernement. Je repousse cette accusation avec indignation ; dans chacune de ces assemblées je me suis fait un devoir, en commençant mes remarques, de rappeler au peuple qu'il exerçait un droit que la constitution lui accorde en protestant contre la loi du gouvernement, mais qu'il ne devait pas aller plus loin, et que toute tentative d'intervenir d'aucune façon dans les délibérations de la législature serait condamnée par nous, comme elle le mérite ; j'ai ajouté que s'était seulement avec cette entente que je consentais à parler à l'assemblée, et je suis heureux de dire que ces remarques ont rencontré l'approbation générale.

Quant aux droits de tenir ces assemblées, que l'honorable premier ministre paraît vouloir contester au peuple, je ne prendrai pas le temps de la chambre à discuter la question ; c'est un droit incontestable, en vertu de la constitution sous laquelle nous vivons.

L'honorable premier ministre s'étonne que l'opposition que nous faisons au projet du gouvernement trouve de l'écho dans le Conseil législatif ; il s'étonne que nous soyons prêts à combattre du même côté que le Conseil législatif, après avoir été défait par son interposition, comme nous l'avons été en 1879. Nous avons alors nié et nous nions encore maintenant le droit du Conseil d'intervenir, de la manière dont il est intervenu, dans la question des subsides. Mais, nous reconnaissons au conseil législatif le droit constitutionnel d'intervenir dans la présente question. *S'il n'a pas le droit d'intervenir, je demande à ceux qui veulent le conserver, dans quel but ils le font.* Est-ce qu'ils considèrent le Conseil législatif comme un simple instrument destiné à faire leur volonté ? Ils n'oseront pas l'avouer, s'ils le pensent. Qu'ils soient logiques ; tant qu'ils conserveront le Conseil législatif, qu'ils lui laissent le droit d'exercer ses attributions.

Les journaux, organes du gouvernement, prenant plaisir à tourner en ridicule notre alliance avec ceux qui ont été jusqu'ici nos ennemis acharnés. Quel que grande que soit l'injustice avec laquelle ils nous ont traités, aux grands applaudissements de nos adversaires, dans l'intérêt commun nous sommes prêts à l'oublier.

Comment devons-nous envisager la question qui est maintenant devant la Chambre ? Dans le discours d'ouverture le lieutenant gouverneur nous invite à nous mettre au-dessus de toute *considération politique*, et l'on sait qui a dû mettre ces paroles sur les lèvres de Son Honneur, c'est comme de raison, et comme de droit l'honorable premier ministre. Je demande une chose de plus à la Chambre, c'est de se mettre au-dessus de toute *considération de localité*.

Il est étrange que l'honorable premier ministre en commençant son discours, et plusieurs fois, dans le cours de son discours, ait fait un appel chaleureux à la *discipline de parti*, c'est-à-dire qu'il ait demandé à la chambre de faire exactement le contraire de ce qu'il lui demandait, par la bouche du lieutenant gouverneur, de faire. Et pourquoi, cette nécessité de faire un appel direct *aux considérations politiques* dans une chambre composée comme celle-ci, où 52 membres sur 65 ont été élus pour l'appuyer ? Pourquoi ? C'est qu'il sent qu'il a été trop loin, et qu'un nombre considérable de ses amis hésitent à le suivre.

L'honorable premier ministre a fait une revue de ses forces et des nôtres, afin de faire ressortir notre faiblesse numérique, nous n'en sommes pas intimidés. Il s'est comparé à un général d'armée, et les membres de la droite il les a comparés à ses soldats. Un soldat doit une obéissance passive à son chef, il n'a pas même le droit de discuter un ordre, il n'a qu'à obéir aveuglement. La position d'un membre de cette Chambre, élu par des milliers d'électeurs pour aller défendre leurs droits en Chambre, d'une manière intelligente et ferme, est-elle la même que celle d'un soldat ? Non. Ils ont le droit d'exercer leur jugement, sur chaque mesure que leurs chefs leur présentent ; ils ne doivent pas, à la légère, entraver la politique de leur parti, mais ce ne sont pas des esclaves. Lorsque des mesures sont présentées qui, dans leur opinion, sont nuisibles aux meilleurs intérêts du pays, ils ont le droit d'opposer ces mesures. Et ils ont encore bien plus le droit de le faire, lorsqu'ils n'ont pas été consultés d'avance.

Pourquoi l'honorable premier ministre a-t-il maltraité la grande majorité de la Chambre, qui sympathise avec lui, comme il l'a fait ; nous savons, par les papiers qui ont été placés dans nos mains, quelqu'incomplets qu'ils soient, que le gouvernement a reçu plusieurs offres pour l'achat de nos chemins de fer. Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas consulté la Chambre sur le mérite relatif de ces différentes offres ? Il en choisit une (celle que nous prétendons être la plus mauvaise de toutes, comme j'essaierai de le prouver dans un instant) et il passe des contrats sur cette offre et ensuite il dit à la Chambre : je ne vous demande pas

votre opinion pour savoir qu'elle est la meilleure offre, j'en ai choisi une, je vous demande maintenant de sanctionner ce que j'ai fait ; je ne vous demande pas votre opinion, je vous demande seulement de sanctionner ce que j'ai fait. Il y a une grande différence entre consulter avant d'agir et agir avant de consulter. Et dans quelle position les honorables membres qui supportent le gouvernement se trouvent-ils placés ? L'honorable premier ministre ne l'a pas dit, mais je le défie de le nier. Si la Chambre n'adopte pas le marché fait par le gouvernement, ce sera un vote de non-confiance et le gouvernement sera obligé de se démettre. L'honorable ministre ne peut pas nier cela, et il fait demander, dans le discours d'ouverture aux membres de cette Chambre de se mettre au-dessus des considérations de parti ! C'est une plaisanterie.

Quant aux considérations de *localité* auxquelles j'ai fait allusion, le gouvernement fait appel à ces considérations, en essayant de séparer les intérêts de la ville de Montréal de ceux du reste de la province.

L'on a essayé d'effrayer Montréal en lui faisant croire que si ce marché n'était pas confirmé, le syndicat du Pacifique canadien bâtirait un nouveau chemin de fer et traverserait le St-Laurent au Côteau Landing.

Tant mieux, comme le dit Sir Hugh Allan, dans sa lettre du 21 février dernier, le résultat sera que la province de Québec sera dotée de *deux chemins de fer du Pacifique au lieu d'un*. Et si ce nouveau chemin se construit, est-il probable que l'immense masse des produits de l'ouest qui ne cherche qu'une chose, c'est d'arriver à un port de mer aussi économiquement que possible, afin d'être transportées en Europe ; est-il probable que tous ces produits traverseront le St-Laurent, à quelques milles de Montréal, où des flottes de vaisseaux sont prêts à les recevoir, pour parcourir encore trois cents milles en chemin de fer, et se rendre à Boston ou à Portland ?

Pendant la saison de l'été et tant que la navigation est ouverte, Montréal n'a rien à craindre des *menaces* du syndicat du Pacifique, de même que pendant l'hiver, lorsque la navigation est fermée, Montréal n'a rien à espérer des *promesses* de ce syndicat ; pourquoi ? Parce que Montréal n'est pas un port de mer, *en hiver*, et c'est une mauvaise plaisanterie que de vouloir lui faire croire qu'il sera le terminus du Pacifique *pendant l'hiver*. Le terminus du chemin de fer du Pacifique, qui doit joindre un océan à l'autre doit nécessairement être un port de mer.

La valeur de mon projet de bail de 1879 n'est pas en question maintenant ; mais l'on y a fait assez souvent allusion pour m'obliger à en parler brièvement ; je ne crains pas de toucher cette question. Sans

entrer dans trop de détails, je me bornerai à dire que si ce bail avait été passé en 1879, en 1884 (lorsqu'il aurait été loisible au gouvernement d'y mettre fin, après l'expiration de cinq ans) notre position financière serait meilleure qu'elle ne le sera en 1884, lors même que la politique du gouvernement serait adoptée; nous aurions reçu, jusqu'à aujourd'hui, en vertu de mon projet de bail à \$225,000 par année, pour trois ans, \$675,000, en y ajoutant le loyer des deux années prochaines, nous trouvons la somme de \$1,150,000. Lors même que la Chambre adopterait aujourd'hui le projet de vente du gouvernement, en ajoutant ce que les deux syndicats nous paieraient, pour intérêts pour les deux années prochaines, au revenu net des chemins de fer depuis 1879, l'on se trouvera bien loin encore d'atteindre la somme de \$1,125,000. Je ne prétends pas que mon projet de bail fût excellent, puisque je l'ai abandonné, mais il est bon que ceux qui veulent le blâmer le connaissent.

M. le président, je blâme le marché conciu par le gouvernement, pour les trois raisons suivantes: parce que le moment n'est pas opportun pour vendre nos chemins de fer; parce que c'est une erreur que de les diviser en deux, et, enfin, parce que le prix obtenu par le gouvernement n'est pas le prix le plus élevé que le gouvernement aurait pu obtenir.

1. *Est-il opportun de vendre nos chemins de fer maintenant?* Il y a des personnes qui disent oui, quand cela n'aurait d'autre résultat que de nous débarrasser de M. Sénécal comme *administrateur*; mais malheureusement c'est pour le faire *propriétaire*. Singulière manière de punir un mauvais administrateur! Mais il y a des hommes sérieux, à Montréal comme à Québec, qui disent que le moment n'est pas opportun pour vendre nos chemins de fer, parce qu'ils sont sur le point d'acquérir une valeur plus considérable, grâce aux jonctions qui vont se faire entre eux et le système continental des railways, tant à l'est qu'à l'ouest.

A la page 30 de la version française de la correspondance produite par le gouvernement je trouve ce qui suit:

" Nous sommes d'opinion que la vente du chemin ne devrait être  
" complétée qu'au moment où, par le moyen du dit chemin, nous nous  
" serons assuré le grand commerce de l'ouest, par le Sault Ste-Marie.

" Adopté unanimement

" M. RIVARD, Président,

" M. DE BELLEFEUILLE, Secrétaire.

" Présents, messieurs Simard, Allard, A. Desjardins, Beaubien, Tail-  
lon, Trudeau, Gauthier, Jos. Tassé.

Ces messieurs sont bien connus, deux d'entre eux sont membres de cette Chambre.

Voilà une opinion, au point de vue de Montréal, en regardant vers l'ouest. Tournons-nous à l'est. Dans le discours du trône, le lieutenant gouverneur, en référant aux arrangements qui viennent d'être conclus avec le gouvernement fédéral, pour assurer une communication directe entre nos chemins de fer et l'Intercolonial, s'exprime en ces termes : " Cette perspective a ajouté à notre propriété provinciale une " valeur dont mon gouvernement a cru devoir profiter."

Ainsi, à l'est comme à l'ouest, il s'ouvre de nouvelles perspectives d'un brillant avenir pour nos chemins de fer ; nous avons atteint une crise favorable qui peut augmenter énormément leur valeur ; est-il prudent de les sacrifier aujourd'hui ? Je dis sacrifier, car après tout, quand toutes les réclamations des entrepreneurs auront été réglées et tous les comptes payés, nous trouverons que nous n'avons pas vendu notre chemin *pour beaucoup plus de la moitié de ce qu'il a coûté*,

2. *Division de la ligne de chemins de fer en deux parties* Nous reculons de sept ans ; nous revenons à 1875, alors qu'il y avait deux entreprises distinctes, celle du chemin de fer du nord, de Québec à Montréal, et celle du chemin de colonisation du Nord de Montréal à Ottawa. Ces chemins avaient été commencés avant que l'on ne parlât du Pacifique ; nos vues étaient encore modestes ; relier les deux grandes villes de la province et toutes les belles paroisses du nord étant le comble de votre ambition. Mais, en 1875, notre horizon s'était agrandi ; il ne s'agissait plus de deux petits chemins destinés au commerce local, mais d'un seul grand chemin, le premier chaînon du Pacifique. Nous approuvâmes l'idée de ne faire qu'une entreprise de ces deux chemins tout en nous opposant à ce que le chemin de fer devint la propriété de la province et fût construit à ses frais.

L'intention de la loi de décembre 1875 était claire : faire un seul chemin de nos chemins deux provinciaux. Depuis 1875, cette idée n'a fait que gagner du terrain ; nous avons bâti le pont de Hull, sur l'Ottawa, pour nous mettre de suite en communication avec l'ouest. Il n'y a que quinze jours, dans l'adresse en réponse au discours d'ouverture, nous déclarions : " Que nous sommes heureux d'apprendre de Son Honneur " que la voie ferrée *entre Québec et Ottawa*, construite à force de sacrifices, comme le premier chaînon de la grande route du Pacifique, va " enfin entrer dans la solution que le pays prévoyait et désirait."

Et, aujourd'hui, l'on nous demande de diviser le chemin en deux parties, qui seront vendues à des compagnies différentes, et qui n'auront

plus de communauté d'intérêt. L'on diminue la valeur du chemin, en le coupant en deux ; l'on isole complètement la partie est de Montréal, l'on coupe nos communications avec l'ouest ; nous cessons de faire partie de la grande ligne du Pacifique.

Le gouvernement juge plus prudent de ne pas soumettre à la Chambre aujourd'hui, la vente de la partie est ; il soumet seulement celle de la partie ouest, parce qu'il espère que les membres du district de Montréal l'appuieront, au moins sur ce point. J'ai déjà essayé de démontrer que la ville de Montréal ne gagnait rien à ce marché ; qu'il ne lui donnait que ce qu'elle était certaine d'avoir, dans tous les cas. Toute la province, à partir de Montréal, en descendant le fleuve, se trouve sacrifiée ; nos aspirations légitimes sont mises à néant, nous ne profiterons pas de ce grand commerce de l'ouest que nous avons fait tant de sacrifices pour attirer ici. Aux Trois-Rivières et à Québec, et tout le long de la vallée du Saint-Laurent, l'on comprend que la politique du gouvernement nous condamne à un isolement absolu ; notre chemin n'est plus qu'un sentier, au lieu de faire partie de la grande voie commerciale sur laquelle nous nous attendions à voir l'Europe et l'Asie échanger leurs produits.

Le gouvernement n'a pas essayé d'expliquer les raisons qui l'ont décidé à diviser le chemin. Le rapport de M. Shanley, du 28 décembre dernier, ne recommande pas cette division ; son opinion est bien connue et se résume en deux mots : " unité d'intérêts et d'administration entre " les deux chemins."

La Chambre a le droit d'exiger des explications claires et explicites du gouvernement sur ses raisons pour refuser de vendre le chemin à un syndicat unique et pour le diviser en deux lignes séparées et distinctes comme il l'a fait.

30 *Le prix pour lequel notre chemin de fer est vendu est-il le plus élevé que le gouvernement pouvait obtenir ?*

Je réponds, sans hésitation, NON.

Tout ce que nous connaissons de cette affaire, c'est ce que le gouvernement a bien voulu nous révéler, en publiant, sous le titre de "Correspondance, soumissions et autres documents se rattachant à l'affaire" "mage et à la vente du chemin de fer Q. M. O. et O." une liasse de papiers de 51 pages. Je tiens ces papiers à la main ; ce sont des documents officiels, les pages sont numérotées. C'est en m'appuyant sur ces documents que je prétends prouver que le marché fait par le gouvernement est un mauvais marché, contracté sous la pression de l'influence occulte et fatale que je combats aujourd'hui. Je citerai le

numéro de la page, dans chaque cas : tout ce que je demande aux honorable membres de cette Chambre *c'est de vérifier mes citations* et de me suivre pas à pas dans mes commentaires sur ces papiers dont ils ont tous la copie.

En comparant les différentes offres faites au gouvernement, pour simplifier la question, je dirai, une fois pour toutes, que, dans chacune de ces offres, celles qui ont été acceptées comme celles qui ne l'ont pas été, *il y a une somme de quatre cent mille piastres à retrancher sur les prix offerts*; c'est le montant que le gouvernement doit contribuer, d'après le conseil de M. Shanley, page 5 de ces documents officiels, pour aider les acheteurs à terminer les ouvrages commencés. Mais, comme toutes les offres sont faites, sans déduction de cette somme, dans les chiffres qui font la base de ces offres, je ne ferai pas maintenant la déduction, ce qui m'obligerait à changer tous les chiffres. Dans chaque cas, pour en arriver au *prix exact*, il faudra faire cette déduction, mais l'on comprend que pour comparer les différentes offres entre elles, il n'y a pas besoin de la faire.

Le gouvernement demande à la Chambre de ratifier la vente de nos chemins de fer *pour huit millions de piastres*, comme prix de vente, avec intérêt à cinq pour cent sur le prix, jusqu'au parfait paiement, c'est-à-dire *quatre cent mille piastres* par année.

Je prends la première offre de M. McGreevy, page 6, celle de M. Hall, page 16, et l'offre Allan-Rivard, page 30 et je soutiens que chacune de ces trois offres est préférable au marché fait par le gouvernement, non seulement parcequ'aucune d'elles se comporte la division du chemin en deux parties (tout au contraire, elles sont faites pour le tout) mais parce que les prix sont bien meilleurs.

Le marché du gouvernement comporte *huit millions de capital et quatre cent mille piastres* d'intérêt, en réunissant en un tout les deux syndicats, ouest et est.

Comparons maintenant : *Première offre de MM. McGreevy, Ouimet et Desjardins*, page 6. Capital \$8,000,000 contre \$8,000,000, marché du Gouvernement.

Intérêts pendant 25 ans :

Pour les 2 premières années....	\$415,000	par an.
“ 12 années suivantes....	435,000	“
“ 11 dernières années....	455,000	“

*Moyenne*, \$442,000 par année contre \$400,000, marché du gouvernement.

Cette offre faite le 3 janvier 1882, a été retirée le 21 février 1882, page 15.—Pourquoi ? la réponse se trouve à la page 46.—Pour conclure avec les mêmes trois soumissionnaires, MM. McGreevy, Ouimet et Desjardins, un *contrat moins avantageux, pour la province mais où le nom de M. Sénécal se trouve entré, pour la première fois*. Cet avantage immense compense bien la perte pécuniaire que fait la province !

*Offre de M. Hall*, page 16 et 19. *Capital*, \$8,500,000, si l'achat se fait pendant la première décade, \$9,000,000—s'il se fait après, dans les dernières quinze années, contre \$8,000,000, marché du gouvernement.

Intérêts pendant 25 ans.

Pour les premières 5 années	\$427,500 par an
“ cinq années suivantes	450,000 “
“ “ “	472,500 “
“ “ “	495,000 “
“ “ “	517,000 “

Moyenne \$472,000 par année, contre \$400,000, marché du gouvernement, et loyer payé d'avance semi-annuellement.

Pourquoi cette offre n'a-t-elle pas été acceptée ? même réponse que pour l'offre précédente, voir page 46.

*Offre Allan-Rivard*, page 30.—*Capital* \$8,500,000. Si l'achat se fait pendant la première décade et \$9,500,000. S'il a lieu dans la seconde décade, contre \$8,000,000, marché du gouvernement.

Intérêts pendant 20 ans :

Pour les 5 premières années	\$425,000 par an
“ 5 années suivantes	450,000 “
“ 5 “ “	475,000 “
“ 5 “ “	500,000 “

Moyenne, \$462,500 par année contre \$400,000 marché du gouvernement.

Pourquoi cette offre n'a-t-elle pas été acceptée ? Même réponse que pour les offres précédentes, voir page 46.

Cette offre Allan-Rivard contient une clause bien favorable pour la province, que voici : “ Dans le but de contribuer au développement et “ à l'établissement des territoires nouveaux de la province, notre compagnie s'obligera de fournir et poser les lisses, procurer le matériel “ roulant, les appareils de télégraphe, les citernes, les tables tournantes, “ le tout jusqu'à concurrence de six mille piastres par mille, pour la “ prolongation de l'embranchement de St-Jérôme, ou pour toute autre



“ ligne alimentaire importante du chemin de fer, chaque fois que les municipalités intéressées auront fourni à même leurs propres ressources ces le reste de ce qui est nécessaire au parachèvement d'un chemin de fer ? ” page 30.

Et, pour rencontrer l'objection que l'on a pu faire au personnel de ce syndicat, M. Rivard écrit à l'honorable premier ministre, en date du 9 février 1882 ce qui suit : “ P. S. J'ai oublié de dire que Sir Hugh Allan aura deux ou trois capitalistes de Montréal qui se joindront à lui, mais qu'il est bien entendu que l'élément français sera en majorité, en nombre et en valeur S. R.”

L'on connaît le marché fait par le gouvernement, mais non toutes les offres qu'il a reçues.

La partie ouest a été vendue au syndicat du Pacifique. Où est la correspondance qui a dû précéder le marché ? L'on nous dit que tous les préliminaires ont été réglés *verbalement*. Et cependant l'honorable M. Chapleau, page 32, télégraphie à M. Rivard.

14 février 1882.

“ Tout ce que vous acceptez et *proposez* doit être mis par écrit.”

Où sont les propositions par écrit du Pacifique ?

On ne veut pas nous les montrer.

Quant au marché pour la partie est, le contrat du 4 mars 1882, est fait en faveur de messieurs McGreevy, Desjardins, Ouimet et Sénécal, après ce nom, vient un blanc qui doit être rempli par un certain nombre de noms (page 46.)

Quels noms ? L'on me répondra : quel intérêt y a-t-il à connaître les noms des autres membres du syndicat ?

Tous les syndicats qui ont fait des offres, excepté ce dernier, ont été obligés de donner les noms de ceux qui les composaient et tous les renseignements sur leur compte.

Le 8 février 1882, l'honorable M. Chapleau écrit à M. P.N. Hall, page 19, pour lui répéter de nouveau que le gouvernement exige certains détails sur les personnes qui se joignent à lui, pour faire l'offre Hall, et il ajoute : *Encore une fois, vous pouvez compter qu'aucune réponse ne sera donnée à votre offre avant que le gouvernement n'ait eu les renseignements demandés.*

La lettre du 16 janvier 1882 (page 27) est dans le même sens. Le 9 février 1882 (page 31) M. Rivard, au nom du syndicat Allan-Rivard, écrit à M. Chapleau qu'il se rend à sa demande et donne les noms des personnes qui feront partie de leur société, et il en donne la liste.

Le gouvernement prend toutes ces précautions avec des hommes comme sir Hugh Allan, le créateur et le propriétaire de la plus grande flotte à vapeur du monde, MM. Rivard, Massue, Rolland et autres citoyens distingués, mais, avec M. Sénécal, il n'y a pas de précautions à prendre. Il est au-dessus de la loi. Nous avons vu comment il exerçait son influence dans le département des terres de la couronne où l'on a reçu *son chèque*, non accepté, pour douze mille piastres pour un paiement que, d'après la loi, il aurait dû faire en argent ou par chèque accepté.

En comparant les différentes offres, je n'ai pas voulu empiéter sur le temps de la Chambre, en entrant dans trop de détails : j'ai donné seulement le résumé de ces différentes offres pour démontrer que celle acceptée par le gouvernement est la moins favorable de toutes, dans les intérêts de la province.

L'honorable M. Chapleau a réussi à mettre de côté quelques minutes, sur les deux soirées qu'a duré son discours pour démontrer que le marché du gouvernement rapporterait plus que les autres offres, jetées de côté, plus même que l'offre Allan-Rivard.

L'honorable premier ministre s'est aventuré trop loin dans l'océan des chiffres ; il a perdu pied, au milieu des flots *d'annuités, d'intérêts composés*, etc., et il est parvenu à regagner le rivage à moitié noyé.—Le fait est que c'était une rude tâche que de faire croire à la Chambre que huit millions sont plus que huit millions et demi, que quatre cent mille piastres par année sont plus que quatre cent quarante-deux mille ou quatre cent soixante-deux mille ou quatre cent soixante-douze mille piastres, voir *moyenne* des offres McGreevy, Hall et Allan.

Je vois les honorables membres, au près de moi, qui se sont fait un nom dans le monde commercial ; ils sont préparés à analyser toutes les offres dans tous leurs détails, et ils sont mieux qualifiés que je ne le suis pour juger de leur mérite relatif.

Je crois en avoir dit assez, sans entrer dans plus de détails, pour montrer que le gouvernement a accepté la plus mauvaise offre de toutes.

A Québec, conservateurs et libéraux sont unanimes à condamner le contrat du gouvernement. Depuis le commencement de la session, le gouvernement a couru de porte en porte pour trouver des recrues pour le syndicat Sénécal ; il y a eu bien des pourparlers, et c'est à peine si la liste est complète maintenant, et cependant le contrat a été passé le 4 mars, quatre jours avant le commencement de la session.

Le gouvernement espérait que le bureau de commerce de Québec appuierait son marché ; il l'a condamné unanimement. Le premier

ministre s'en venge en essayant de tourner en ridicule le bureau de commerce et l'honorable député de Québec-est dont le raisonnement clair et irréfutable a décidé le bureau de commerce.

Mais en terminant, l'honorable premier ministre fait un appel chaleureux aux citoyens de Québec. Il promet de leur bâtir des élévateurs, pour élever quoi? Nous allons perdre le commerce de l'ouest et les millions de minots de blé que ces élévateurs auraient pu élever. Le premier ministre promet aux ouvriers de Québec de l'ouvrage. Voici trente ans que Québec travaille, que son espoir d'avenir est concentré dans son chemin de fer, et au moment où il touchait à la réalisation de ses beaux rêves d'activité et de richesse, le gouvernement détruit ce bel avenir d'un seul coup. Les citoyens de Québec ne se laisseront pas tromper par ces vaines promesses, on leur offre un morceau de pain et quelques piastres en échange de leurs droits; ils ne sacrifieront pas leur héritage pour un plat de lentilles.

La province de Québec tout entière est intéressée dans cette question; notre avenir dépend de la manière dont nous disposerons de nos chemins de fer, leur produit est la dernière ressource qui nous reste pour nous sauver de la banqueroute ou de la taxe directe. Que les conservateurs sincères et indépendants fassent leur devoir comme nous sommes prêts à faire le nôtre, et la province sera sauvée.

Le suite de la discussion est renvoyée à demain. L'honorable M. Loranger a la parole.

La séance est levée.

---

## ASSEMBLEE LEGISLATIVE.

*Séance du jeudi, le 30 mars 1882.*

**SOMMAIRE** :—Dépôt, par M. Paradis, d'un projet de loi pour modifier la loi concernant les compagnies d'assurance mutuelle.—Dépôt, par l'honorable M. Chapleau, d'un projet de loi pour modifier la loi constituant la compagnie de sucre de betterave, dans la province de Québec.—Dépôt, par l'honorable M. Würtele, de la réponse à une résolution de la Chambre, demandant un état des montants payés aux voies ferrées depuis 1867.—Interpellations et réponses.—Déclaration de l'honorable M. Marchand, au sujet du billet ou chèque de L. A. Sénécal, en rapport avec la vente de terrains à phosphates à Charles De Melon : MM. Chapleau, Joly, McShane, Stephens, Flynn, Irvine, Lynch et Gagnon. La discussion est suspendue.—Observations au sujet de l'ajournement à l'occasion de la fête de Pâques : MM. Cameron, Chapleau, Irvine et Joly.—Suite de la discussion sur la vente de la partie ouest du chemin de fer provincial : M. Loranger.—Suite de la discussion de la proposition de M. Marchand demandant une enquête dans l'affaire du chèque de M. Sénécal.—Décision de M. le président : MM. Flynn, Chapleau, Marchand, McShane, Lynch, Garneau, Würtele, Joly, Stephens, Champagne et Irvine.

### PRÉSIDENCE DE L'HONORABLE L. O. TAILLON.

La séance est ouverte à trois heures.

Les projets d'intérêt local suivants sont déposés sur le bureau de la Chambre :

Pour constituer la compagnie du chemin de fer de colonisation de Wentworth ;

Pour constituer " La Trappe de Notre-Dame du Lac des Deux Montagnes ; "

Pour constituer la compagnie générale des dépôts de Montréal.

**M. Paradis**—*député de Napierville*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre, un projet de loi pour modifier la loi concernant les compagnies d'assurance mutuelle.

Cette proposition de loi a pour objet de permettre aux paroisses ou municipalités locales dans lesquelles il est difficile parfois de trouver le nombre de personnes voulu et la somme nécessaire pour établir des compagnies d'assurance mutuelle contre le feu, aux termes de la loi actuelle, de permettre, dis-je, que ces sortes de compagnies s'organisent, en diminuant le nombre des organisateurs et en réduisant le capital.

Ainsi neuf francs-tenanciers, agissant comme directeurs provisoires pourront veiller à la formation définitive de la société, laquelle sera con-

siderée comme légalement constituée lorsque quarante personnes auront signé le livre de souscription et que le montant souscrit sera au moins de \$25,000,

L'honorable M. **Chapleau**—*député de Terrebonne, premier ministre et commissaire de l'agriculture et des travaux publics*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de l'Assemblée législative au projet de loi pour modifier la loi constituant la compagnie de sucre de betterave, dans la province de Québec.

La deuxième délibération de ces divers projets est fixée à demain.

L'honorable M. **Wurtele**—*député d'Yamaska, trésorier de la province*.—J'ai l'honneur de proposer que la réponse à une résolution de la Chambre du 21 mars courant, demandant un état détaillé des sommes payées annuellement, par le gouvernement depuis la confédération jusqu'à ce jour, aux différentes compagnies de chemin de fer subventionnées par le gouvernement, ainsi que des sommes dépensées et payées par le gouvernement, tant pour l'établissement du chemin de fer du nord, que pour son matériel roulant, soit imprimé pour l'usage des députés.

Cette proposition est adoptée.

#### INTERPELLATIONS ET RÉPONSES.

M. **Sawyer**.—*député de Compton*.—Est-ce l'intention du gouvernement d'acquérir un nombre suffisant d'exemplaires du code municipal, tel que révisé par M. de Bellefeuille, lequel code a été imprimé en langue anglaise, pour en fournir aux comtés de la province où la langue anglaise est parlée et pour en distribuer dans ces localités aux mêmes conditions que dans les autres comtés qui en ont eu ?

L'honorable M. **Lynch**—*député de Brome, solliciteur général*.—C'est l'intention du gouvernement, pourvu qu'il soit possible de faire des arrangements satisfaisants avec les éditeurs.

M. **Faucher de St-Maurice**—*député de Bellechasse*.—Est-ce l'intention du gouvernement de nommer des inspecteurs de fromageries et de beurreries.

L'honorable M. **Lynch**—*député de Brome, solliciteur général*.—Non, pas d'autres que les personnes qui sont déjà chargées de remplir cette fonction.

M. **Faucher de Saint-Maurice**.—Quelles sont les mesures que le gouvernement se propose de prendre pour donner des sta-

tistiques sur les manufactures de beurre et de fromage déjà établies en cette province ?

L'honorable M. **Lynch**. — Le département de l'agriculture, a, par lettre du 16 novembre dernier, prié le président du conseil d'agriculture, de vouloir bien faire donner instruction aux secrétaires des sociétés d'agriculture, d'ajouter, à leur rapport ordinaire du mois de décembre, un rapport spécial sur le nombre de beurreries et fromageries établies dans chaque comté, avec les noms des propriétaires respectifs de ces établissements et des localités où ils sont situés.

Les secrétaires des sociétés d'agriculture ont reçu des instructions en conséquence et le secrétaire du conseil d'agriculture a été, ce jour, chargé de préparer et de transmettre au département de l'agriculture, un résumé de rapport des sociétés sur les beurreries et fromageries, lequel résumé sera mis devant la Chambre aussitôt qu'il aura été reçu.

L'honorable M. **Marchand**—*député de St-Jean*.—M. le président, j'ai l'honneur de faire à la Chambre la déclaration suivante :

“ Je soussigné, député du district électoral de St-Jean, déclare, que je suis informé d'une manière croyable, et que je crois vraiment que l'honorable E. J. Flynn, commissaire des terres de la couronne a mal informé la Chambre, en lui déclarant, le 27 mars courant, qu'un billet ou un chèque de L. A. Sénécal, au montant de douze mille piastres, donné en paiement du prix d'adjudication de certains terrains à phosphates, à Charles De Molon, l'avait été à son insu, et hors sa connaissance, et que de fait, le billet ou chèque en question, fut reçu par le département des terres de la couronne avec le consentement de l'honorable E. J. Flynn.

F. G. MARCHAND,

L'honorable M. **Marchand**.—J'ai l'honneur de proposer que la déclaration faite ce jour par Félix G. Marchand, député du district électoral de St-Jean soit renvoyée à un comité spécial de cette Chambre, composé de MM. Champagne, Trudel, Picard, Stephens et Laberge, avec pouvoir d'envoyer, quérir personnes, papiers et records.

M. le **Premier ministre**.—M. le président, avant de discuter la teneur de cette proposition, il faut savoir si elle est régulière. L'honorable député de St-Jean nous la présente comme une question de privilège. C'est ce point que je conte ste, sans m'engager pour le présent dans la discussion des conclusions de la proposition. Le représentant de St-Jean s'attaque à la vérité d'un énoncé fait à la Chambre. S'il entend réellement aller jusqu'au bout avec cette question, il s'y est

bien mal pris. On ne peut suivre une telle procédure lorsqu'il s'agit d'un pareil sujet, le premier point réglé, je me permettrai de parler du sujet de la déclaration solennellement faite par mon honorable ami, (l'orateur désigne M. Marchand). Cette accusation me fait l'effet d'être la reproduction d'un article du *Canadien*. Le temps est bien changé. L'accusateur dans l'affaire de la ferme de Notre-Dame des Anges, bras dessus bras dessous avec l'accusé d'autrefois ! Le désappointement amène quelque fois de ces rapprochements contre nature. Il ne faut pas s'en étonner. L'affaire de la vente des terrains à phosphates n'est qu'un prétexte, le vrai but c'est de jeter de la boue sur les conseillers de la couronne ; ce à quoi on tend, c'est de noircir la réputation des ministres. Triste besogne s'il en est.

Qu'y a-t-il au fond de cette question avec laquelle on veut faire un scandale, quel est le fond de l'affaire ? Le voici en deux mots. Je n'ai que faire d'avoir recours dans cette occasion à aucune argumentation, il me suffit de relater les faits tels qu'ils se sont passés et de laisser à la Chambre le soin d'un tirer les conclusions qu'il lui plaira.

Dans le cours du mois de novembre dernier, il y eut à Québec une vente de terrains à phosphates. A cette vente 5,000 acres de ces terrains furent achetés, à raison de \$3.00 l'acre. L'honorable M. Fabre, présent à la vente, agissant pour le compte de M. DeMolon, de France, un citoyen distingué de Bordeaux, fut l'acquéreur de ces terrains. En passant, je puis dire que ce M. DeMolon, est le premier qui ait introduit en France le phosphate comme fertilisant. M. Fabre paya au moment de la vente \$3,000, mais comme il n'avait pas été pourvu de fonds suffisants, il pria M. Sénécals de bien vouloir garantir le paiement de la balance, c'est-à-dire \$12,000. Ce dernier, ayant fait la connaissance de M. DeMolon en France et sachant qu'il y jouit d'une haute réputation dans le monde des affaires, déposa au ministère des terres de la couronne un chèque de \$12,000, ce chèque devant garantir la bonne foi de la transaction jusqu'à ce que M. Fabre ait eu le temps de se mettre en communication avec M. DeMolon. Mon honorable ami ayant fortement à cœur comme toujours les intérêts de la province, avait donné ordre à ses subalternes au ministère des terres de la couronne de n'accepter en payment que de l'argent ou des chèques acceptés, mais pour des raisons connues du comptable seul, ce fonctionnaire avait accepté le chèque de M. Sénécals et le jour suivant, il en faisait part à l'assistant commissaire. Quelques huit jours après cette transaction, mon honorable collègue le commissaire des terres de la couronne fut informé de ce qui avait eu lieu et il ne tarda pas à reprimander le

comptable au sujet de sa désobéissance à son ordre formel. Depuis, ce qui a eu lieu prouve bien qu'il n'y avait absolument rien qui fut blâmable dans la conduite de mon honorable collègue, puisque la vente fut annulée et les \$3,000 payés en acompte furent confisquées au profit de la couronne. De plus le comptable a écrit une lettre aujourd'hui même à l'honorable commissaire des terres de la couronne, dans laquelle il confirme cette version.

Il y a-t-il dans tout cela matière à faire une enquête? Je dis non et il n'y a pas un homme dans cette Chambre et dans le public, qui soit animé du seul désir de protéger les intérêts publics qui ne pensent pas que mon honorable collègue ne soit nullement coupable des insinuations mensongères que l'on a faites sur son compte, insinuations inspirées par le dépit, la vengeance et la haine.

Au commencement de mes remarques j'ai formulé une objection à la proposition de l'honorable député de St-Jean, je désire, M. le président, que vous en disposiez avant de mettre la proposition aux voix.

L'honorable M. **Joly**—*député de Lotbinière*.—L'honorable premier ministre vient encore de nous donner un échantillon de son habileté à éviter de parler d'un sujet qui pourrait lui causer de vifs embarras. Au lieu de s'en tenir à la question en elle-même, il nous a parlé de M. DeMolon et de ses rapports avec l'achat de terrains à phosphates. Ce n'est pas de cela dont il s'agit. La déclaration de mon honorable ami le député de St-Jean dit que l'honorable commissaire des terres de la couronne a mal informé la Chambre—je me sers du texte même—en lui déclarant le 27 mars courant qu'un billet ou un chèque de L. A. Sénécal, au montant de douze mille piastres, donné en paiement du prix d'adjudication de certains terrains à phosphates, à Charles DeMolon, l'avait été à son insu et hors sa connaissance et que de fait, le billet ou chèque en question, fut reçu par le ministère des terres de la couronne avec le consentement de l'honorable E. J. Flynn.

Voilà ce qu'il faut prouver, ce qu'il importe d'établir, afin de garder aux déclarations ministérielles le véritable caractère de respect et de sincérité qu'elles doivent avoir. Il y a donc là-dedans une question de privilège. Elle s'impose tellement qu'il me paraît inutile d'entrer dans aucun développement pour en prouver l'existence.

M. **McShane**—*député de Montréal ouest*.—M. le président, je crois agir dans les intérêts de l'honorable commissaire des terres de la couronne en priant la Chambre d'accorder l'enquête demandée. S'il n'y a rien, si contrairement à l'attente de l'honorable député de St-Jean, il n'y



a rien, alors l'honorable commissaire n'en sera que plus à l'aise vis-à-vis la Chambre et vis-à-vis le public, qui se préoccupe fortement de cette affaire.

**M. Stephens**—*député de Montréal centre*.—Comment doit-on interpréter la répulsion qu'éprouve le gouvernement à nous accorder cette enquête ? Je ne sais vraiment trop si ce n'est pas là un signe certain qu'il y a quelque chose de peu recommandable au fond de cette affaire et que le public a intérêt à connaître. S'il n'y avait rien, on ne s'empreserait pas comme on le fait à repousser même l'idée de faire une enquête. Si, d'un autre côté la Chambre autorise cette enquête, il n'en peut résulter rien qui soit injuste à l'égard de mon honorable ami le commissaire des terres de la couronne. Innocent, il sortira triomphant de l'épreuve qu'il aura subie, coupable, il n'aura que le châtiment qu'il mérite. Dans l'un comme dans l'autre cas, il est donc du devoir de la Chambre d'ordonner une enquête.

L'honorable **M. Flynn**.—*député de Gaspé, commissaire des terres de la couronne*.—M. le président, jusqu'ici je n'ai pas voulu intervenir dans la discussion, mais je crois devoir le faire à présent afin de dissiper certains doutes que les affirmations et le ton convaincu des honorables membres de la gauche pourraient faire naître dans l'esprit de ceux qui ne font pas métier de noircir la réputation de leur collègue.

Ja suis accusé d'avoir, le 27 mars courant, fait une fausse déclaration à la Chambre. La Chambre me fera, je l'espère, l'honneur de me permettre de lui donner certains renseignements sur les faits qui ont eu lieu au sujet de cette affaire de la vente des terrains à phosphates. A propos du chèque de \$12,000 de M. L. A. Sénécal, car c'est le seul point sur lequel est basée l'accusation, j'ai déclaré l'autre jour que ce chèque avait été reçu au ministère des terres de la couronne sans mon consentement ou autorisation ou sans ma connaissance, et je réaffirme la vérité de cette déclaration de la manière la plus solennelle possible. De plus, s'il était possible que je fusse traduit devant un tribunal compétent à faire prêter serment, je serais prêt d'assermenter la déclaration que j'ai faite. L'honorable député de Mégantic a bien voulu admettre l'autre jour qu'il avait toute la confiance possible dans la sincérité de mes déclarations. Je suis certain qu'il aura maintenant beaucoup plus de confiance, puisque je réaffirme ce que j'ai dit l'autre jour.

L'honorable **M. Irvine**—*député de Mégantic*.—Je vois avec plaisir que la déclaration que vient de faire l'honorable ministre confirme en substance celle qu'il a faite l'autre jour. Cette affirmation toute positive,

toute formelle qu'elle soit a été contredite d'une manière non moins positive, non moins directe. Cette affirmation contradictoire est devant la Chambre ; cette dernière en a été saisie par la déclaration solennelle de mon honorable ami le représentant de St-Jean. Dans cette circonstance, je crois qu'en justice pour lui-même l'honorable commissaire des terres de la couronne devrait non-seulement ne pas combattre la propositions qui est déposée sur le bureau de la Chambre, mais même insister pour que l'enquête demandée soit faite. On avouera que dans l'état présent de la question il est bien difficile de rendre une décision intelligente. Nous n'avons, pour nous guider dans notre jugement, rien de positif. Au contraire, nous n'avons que des affirmations contradictoires. Il paraît aussi que ce n'est pas un billet qui a été donné par M. Sénécal, mais un chèque non accepté qui, lorsqu'il a été présenté a été refusé. Pour toutes ces raisons je persiste dans mon opinion qu'il faudrait une enquête.

L'honorable M. **Flynn**.—Je puis ajouter à ce que j'ai dit il y a un instant que le comptable du ministère auquel je préside m'a écrit une lettre dans laquelle il dit que, lui, le comptable, est seul et entièrement responsable de ce que le chèque a été reçu en paiement du prix de vente des terrains à phosphates.

L'honorable M. **Lynch**—*député de Brome solliciteur général*.—M. le président, je ne veux pas entrer dans de longues considérations au sujet de cette question, je ne puis cependant m'empêcher de présenter à la Chambre une ou deux observations. Je me demande si les députés sont envoyés ici pour siéger dans le but de juger chacune des assertions faites dans la Chambre par les représentants de la province, et si nous devons passer notre temps à discuter pour savoir si elles sont exactes dans chacun de leur détail. S'il en était ainsi, les honorables députés qui composent cette Chambre seraient occupés toute la durée de la session. Je suis d'opinion que le corps électoral envoie des représentants à Québec non pas pour juger de la vérité de la déclaration faite un jour par un côté de la Chambre, et le lendemain par l'autre côté, mais bien pour légiférer dans les meilleurs intérêts de la province. Je suis certain M. le président, que mes honorables amis de la gauche sont convaincus dans leur cœur que la déclaration solennelle de l'honorable commissaire des terres de la couronne est conforme à la vérité dans tous ses détails. J'en suis convaincu moi-même parce que je connais l'honorable commissaire pour être un homme honorable dans toute l'acception du mot. Comme mot de la fin, je dirai que ce que nous voyons en ce moment n'est que

l'accomplissement d'une farce dont ceci est la seconde ou troisième édition.

L'honorable M. **Marchand**—*député de St-Jean*.—Je ne suis pas inaccessible aux raisons qui sont données par mes honorables collègues de la droite, mais j'avoue qu'aucune des raisons que l'on a fait valoir jusqu'ici ne sont pas de nature à me faire oublier celles qui m'ont fait agir et qui m'engagent à continuer l'accomplissement d'un devoir pénible mais nécessaire. J'affirme la vérité de la déclaration que j'ai faite à la Chambre et je crois fermement que je pourrai l'établir au moyen des témoignages de personnes respectables. J'ai pris, non à la légère, mais après mûre réflexion, j'ai pris, dis-je, la responsabilité que comporte une telle déclaration pour le député qui l'a fait, et j'ai le droit de saisir la Chambre de cette question qui en est une de privilège et parfaitement régulière.

On essaye maintenant de tourner la position en prétendant que ce n'est pas une question de privilège. Cette prétention n'est pas sérieuse.

S'il y a jamais eu une question de privilège, c'est bien celle-ci. Il est bien étrange, bien extraordinaire de voir le cabinet prendre la position qu'il a prise. Le premier devoir du gouvernement dans une circonstance comme celle-ci est de sauvegarder l'honneur d'un de ses membres gravement attaqué. Or le seul moyen d'y arriver c'est d'exposer toute la question au grand jour. J'insiste fortement sur ce point et j'espère que les amis mêmes du gouvernement m'aideront à lui faire comprendre qu'il y va de son propre honneur d'accorder une enquête.

M. **Gagnon**—*député de Kamouraska*.—Un mot, M. le président, pour faire observer le soin jaloux avec lequel le gouvernement veut étouffer toute enquête. Les organes ministériels sont pourtant prodigues de promesses, mais vienne le temps de les remplir, c'est là que nous avons la mesure de la sincérité des honorables députés ministériels. On dit que l'honorable commissaire des terres de la couronne dit vrai. Je le veux bien, mais qui me le prouve? Rien, s'il faut s'en rapporter à sa parole d'honneur, n'avons-nous pas d'un autre côté celle de l'honorable député de St-Jean, qui pour moi, du moins, vaut autant que l'autre. Il est donc nécessaire d'avoir une enquête afin de fixer complètement les esprits sur le point en discussion.

M. le **Président**.—Un rappel au règlement a été formulé par le premier ministre. Je vais me faire un devoir d'étudier le point soulevé et j'espère que ce soir je serais en position de donner ma décision.

La suite de la discussion est remise jusqu'à ce que M. le président ait rendu sa décision.

**M. Cameron**—*député de Huntingdon*.—Avant que l'ordre du jour soit appelé, je désire poser une question à M. le premier ministre. Je serais heureux de savoir si le gouvernement a l'intention de proposer l'ajournement de la Chambre pour la fête de Pâques.

**M. le Premier ministre**.—Je n'en ai pas conféré avec mes collègues du cabinet, cependant je puis dire qu'il est très-probable que la Chambre s'ajournera jusqu'à mercredi prochain. Afin de reprendre le temps perdu par cet ajournement, nous pourrions avoir une séance samedi, et cela nous permettra peut-être de clore le débat, sur la question de la vente du chemin de fer, débat que les deux côtés de la Chambre désirent voir se terminer à temps pour permettre que l'ajournement proposé ait lieu sans inconvénient pour la marche des travaux de la session.

L'honorable **M. Irvine**—*député de Mtgantic*.—Non, pour moi je crois que nous pouvons terminer facilement cette discussion sans avoir une séance samedi.

L'honorable **M. Joly**—*député de Lotbinière*.—Après la déplorable expérience que j'ai acquise, je ne voudrais pas prendre la responsabilité d'une entente à ce sujet avec l'honorable premier ministre. A chaque fois que de tels arrangements ont été pris, soit pour une cause ou pour une autre, j'ai rarement eu à me féliciter du succès de ces ententes. M. le premier ministre, qui a la responsabilité de la direction des travaux de la Chambre, règlera la question du mieux possible. Dans tous les cas, je ne veux y prendre aucune part, vu les désagréments passés.

A six heures la séance est suspendue jusqu'à sept heures et demie.

L'ordre du jour appelle la suite de la discussion sur la proposition de l'honorable M. Chapleau demandant que la Chambre se forme en comité pour considérer certaine résolution décrétant et confirmant la vente de cette partie du chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, s'étendant, depuis Montréal jusqu'à St-Jérôme, Aylmer et la cité d'Ottawa, conformément aux conditions du traité conclu avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, transmis à cette Chambre, par Son Honneur le lieutenant-gouverneur, par son message daté du 16 mars. "

L'honorable **M. Loranger**—*député de Laval procureur général*.—M. le président, mon devoir m'impose la tâche de répondre à l'éloquent discours du chef de l'opposition. Je tâcherai d'apporter dans les observations que je me propose de faire, la courtoisie, le respect et la dignité

parlementaire qu'a apportée le député de Lotbinière. Dans la considération de cette importante question de la vente du chemin de fer, il y a un danger qu'il faut à tout prix éviter c'est de ne le considérer qu'au point de vue d'un district ou d'une localité quelconque, je crains fort que mon honorable ami ne se soit rendu coupable de cette faute que je signale. Restreindre la question aux proportions d'une simple dispute entre les intérêts rivaux de localités différentes, c'est préjuger le jugement de la Chambre, fausser la voie que l'on doit suivre pour arriver à une saine décision.

Mon honorable ami le chef de l'opposition, n'a malheureusement pas traité la question au point de vue qu'il devait le faire, et s'est laissé glisser sur une pente dangereuse par le désir secret de capter quelques votes du district de Québec Il a essayé de démontrer que le gouvernement avait sacrifié les intérêts de Québec au bénéfice de ceux de Montréal. Je ne puis m'empêcher de regretter une manière aussi injuste de traiter une question dont les proportions sont si considérables. L'honorable député a exposé ses opinions avec sa franchise ordinaire et a formulé ses griefs de la manière suivante. Premièrement a-t-il dit, le temps de vendre n'est pas opportun ; deuxièmement, la voie ferrée n'aurait pas dû être divisé en deux parties ; troisièmement, le prix obtenu n'était pas suffisant. Je m'efforcerai de démontrer que ces trois griefs, réduits à cette simple formule, ne sont pas fondés.

Dans le parti libéral on ne semble pas s'entendre sur la valeur que l'on doit donner au chemin de fer provincial. On se rappelle qu'à la suite du discours de l'honorable premier ministre prononcé à Ste-Thérèse, le *Globe*, le principal organe du parti libéral commentant ce discours, disait que si le gouvernement pouvait obtenir \$8,000,000 pour le chemin, il aurait fait là un excellent marché, mes honorables amis de la gauche ne partagent pas cet avis et font entendre de hauts cris, parceque le gouvernement a précisément obtenu le prix que le *Globe* considérait comme devant être très-acceptable.

Parmi les adversaires de la politique ministérielle, on ne manque pas de faire valoir comme un fait condamnable le refus du gouvernement de vendre au syndicat représenté par Sir Hugh Allan. Or, je le demande à mes honorables amis de l'opposition, quel était le but de Sir Hugh Allan, en voulant acheter le chemin de fer. N'est-il pas avéré que Sir Hugh désirait s'emparer de cette voie ferrée dans le but de fournir du trafic à sa magnifique ligne de paquebots océaniques. Dans l'une des lettres accompagnant la soumission du syndicat Allan-Rivard, on le déclare en toutes lettres. Si donc l'objet de Sir Hugh Allan en cherchant

à acheter le chemin était d'assurer du trafic à ses steamers, il doit être satisfait de la politique du gouvernement puisque cette politique assure à la province le grand commerce de l'ouest. Ce trafic venant à Montréal sur les wagons de la compagnie du Pacifique, personne plus que Sir Hugh Allan est en position de s'emparer de ce trafic. Mais les honorables députés de l'opposition sont féconds en expédients. Ils prétendent que la division de la voie en deux parties distinctes va avoir nécessairement pour effet de nuire à Québec, parceque tout le trafic venant de l'ouest s'arrêtera à Montréal. La politique du gouvernement n'a nullement pour effet de nuire à Québec au bénéfice de Montréal.

**M. Stephens**—*député de Montréal centre.*—Pendant que l'honorable procureur général est en frais de nous parler de cette transaction serait-il assez bon de nous expliquer les clauses embrouillées 8 et 9 du contrat.

**M. le Procureur général.**—L'honorable député trouve que ces causes ne sont pas claires, il peut les débrouiller si bon lui semble, quant à nous nous ne les trouvons pas embrouillées du tout. Cependant je me ferais un plaisir de dire à l'honorable député que ces clauses stipulent des garanties et des charges égales sur tout le long de la voie, en sorte que les deux divisions seront sur le même pied, quant aux avantages et aux charges avec les compagnies étrangères. Si l'on avait fait attention à ces clauses on aurait évité par là même une discussion inutile. Quant à la possibilité de voir la compagnie du Pacifique construire un pont au-dessus de Montréal dans le but de diriger sur les Etats-Unis une partie du trafic qu'elle transportera, c'est une éventualité qu'il n'est pas au pouvoir d'aucun gouvernement d'empêcher. C'est un fait qui relève complètement des exigences du grand trafic de transport. Mais même cette éventualité devenant un fait accompli, je prétends que cela ne nuira pas à la prospérité de la division est. Pour moi j'avoue qu'elle ne me cause aucun effroi. Les pont et les tunnels ont également à subir la concurrence, et la concurrence c'est l'âme de la prospérité du commerce.

L'honorable chef de l'opposition a prétendu que le temps n'était pas opportun de vendre le chemin de fer. Chose bien étonnante, l'honorable député a été obligé de faire un tableau plus ou moins riant de la situation financière de la province, lui qui dit toujours qu'elle est à la veille de la banqueroute. Je n'hésite pas, M. le président, à reconnaître que la situation de la province est aussi bonne que la représente l'honorable chef de l'opposition. Cependant on ne peut se dissimuler qu'elle a contracté une dette considérable pour doter convenablement les projets

d'établissement de voies ferrées. Le peuple de cette province a généreusement consenti à cette dette afin que nous ne restions pas en arrière des provinces sœurs. Mais cette politique toute de progrès n'en a pas moins causé une perturbation dans nos ressources financières par une augmentation considérable dans le budget des dépenses.

La province doit aujourd'hui faire face à un lourd fardeau, et l'on doit prendre des mesures pour améliorer l'état de notre budget. Il est bien sûr que le crédit de la province de Québec est égal à celui de n'importe quel autre pays prospère ; elle peut emprunter facilement, mais si le gouvernement cédait à cette dangereuse tentation, s'il allait commettre cette imprudence d'accroître la dette de la province, et d'accroître, par conséquent, le montant des intérêts auxquels nous devons faire face, cette opération aurait pour conséquence immédiate de faire baisser notre crédit public. Si nous allions emprunter dans le but de garder le contrôle du chemin de fer provincial, nous serions en face de cette éventualité menaçante que la compagnie qui, de l'aveu de tous, est complètement maîtresse du commerce de l'ouest, viendrait fermer virtuellement notre ligne, et en faire une simple voie ferrée locale. Ceci aurait pour effet d'en réduire la valeur au point que nous aurions moins que l'offre qui est faite aujourd'hui à la province. Tel serait à mon avis le résultat pratique, inévitable d'une politique qui consisterait à retarder la vente. L'honorable chef de l'opposition a prétendu que, par cette opération, la province allait perdre un montant considérable. En premier lieu, il ne faut pas oublier que la législature avait fait des sacrifices fort appréciables pour doter le projet d'établir une voie ferrée sur la rive nord du St-Laurent.

Les dotations faites à différentes époques représentaient cinq millions de piastres au moment où la province crut devoir prendre sur elle la charge de construire ce chemin de fer comme travaux de l'état. Aujourd'hui par l'opération que le gouvernement soumet aux Chambres, nous nous trouvons dans la même position de sacrifices que celle dans laquelle nous étions auparavant. C'est la somme de \$5,000,000 que la province aura donnée pour assurer à la population l'immense avantage de communications par voie ferrée. Maintenant j'invite mes honorables amis de l'opposition à consulter les statistiques sur le sujet, et ils verront que si, à part les autres sources indirectes de revenus, les autres lignes, placées dans des conditions analogues à celles qui occupent notre chemin de fer, touchent un profit bien plus élevé de l'exploitation. Par exemple, croit-on que la compagnie du Pacifique attend des profits du chemin de fer lui-même et que ce n'est pas plutôt par l'avantage qu'elle

attend de la voie ferrée pour ses autres entreprises ou pour les bénéfices généraux de la grande exploitation de sa ligne transcontinentale. On peut être certain qu'il en est ainsi, car autrement jamais elle n'aurait songé à faire l'acquisition que nous devons ratifiée.

On a aussi formulé une autre objection et on la rappelle en disant que le gouvernement n'a pas garanti le paiement du prix de vente en gardant une hypothèque sur la propriété vendue. Cette objection n'a pas sa raison d'être comme il est de fait acquis que le contrat fixe les montants des paiements et les dates auxquelles ils doivent être faits, et jusqu'à ce que le prix de vente soit complètement payé, la voie ferrée reste hypothéquée comme garantie du paiement de la balance due.

On a aussi exprimé des craintes que l'argent que nous allons toucher allait être dépensé dans d'autres entreprises et que nous nous trouverons bientôt sans chemin de fer et le capital qu'il représente. Que l'on calme ces craintes à ce sujet. Le gouvernement a résolu, comme l'honorable premier ministre l'a annoncé, que le prix de vente serait consacré, par une loi spéciale, au paiement de la dette que la province a contractée pour les chemins de fer.

M. le président, j'ai dit au commencement de mes remarques qu'il fallait considérer cette question au seul point de vue des grands intérêts généraux de la province. Malheureusement mes honorables amis de l'opposition ont jugé à propos de travailler à déplacer la question. Ils l'ont réduite aux proportions d'une simple question d'avantages pour les villes de Québec et Montréal. Ils se sont efforcés de soulever les préjugés de Québec en disant que Montréal avait tous les avantages. On s'est efforcé d'exciter la jalousie de ces deux villes. C'est une tactique malheureuse, car les intérêts publics ne peuvent que souffrir du fait d'envisager ces questions à ce point de vue. On dit que Québec est sacrifié à l'ambition de Montréal, mais a-t-on oublié ce qui a été fait par le passé. J'ai devant moi un mémoire de l'honorable M. Cauchon, président de la compagnie du chemin de fer du nord, adressé au conseil de ville de Montréal. Dans ce mémoire on demande au conseil de ville de souscrire en faveur de la construction de cette voie ferrée. A cette époque on rendait plus justice à Montréal qu'on ne fait ici à présent, et que ne l'a fait hier l'honorable chef de l'opposition.

Pour influencer le verdict de cette Chambre on a tenu des assemblées publiques devant lesquelles on a fait entendre des appels enflammés contre la politique du gouvernement. Ces appels n'ont pas réussi. La population de Québec était trop intelligente pour ne pas voir clair dans cette politique qui lui assure des avantages beaucoup plus considérables



que ceux qu'il possède à l'heure qu'il est. Non, M. le président, cette tactique de préjuger le peuple afin de lui arracher une condamnation avant que ceux qu'on attaque puissent se défendre n'est pas une conduite loyale et franche. C'est escamoter un verdict que l'on ne sait pas avoir en suivant la ligne droite de la vérité.

L'opposition reproche au gouvernement la désunion qui existe dans les rangs du parti ministériel. Cette désunion, toute regrettable qu'elle soit, n'est pas considérable et le vote le prouvera. Mais avant de parler des voisins, que l'opposition commence donc par mettre un peu d'ordre dans ses idées. Qu'elle s'entende donc sur la manière de formuler ses objections à la politique du gouvernement, car nous ne savons pas encore ce que veut l'opposition.

M. le président, la Chambre a un devoir très-important à remplir. Elle doit bien étudier la situation, ne rien négliger pour connaître parfaitement tous les éléments de cette question et le gouvernement compte sur une Chambre bien éclairée pour donner un verdict favorable à sa politique.

M. le **Président**.—Si la Chambre veut bien m'entendre, je suis prêt à donner ma décision sur le rappel au règlement formulé par l'honorable premier ministre à propos de la déclaration et de la proposition de l'honorable député de St-Jean, décision que j'avais demandé la permission de retarder jusqu'à ce soir.

La voici : L'honorable député de St-Jean a soumis à la Chambre, sa déclaration, et la proposition dont il l'a fait suivre, comme question de privilège.

L'honorable premier ministre formule un rappel au règlement, prétendant que la question n'en est pas une de privilège, et qu'elle ne doit pas avoir la préséance sur les autres affaires de la Chambre.

Je suis appelé à décider ce point.

La déclaration faite par l'honorable député de St-Jean s'attaque à la conduite de l'honorable commissaire des terres de la couronne, dans un débat, en cette Chambre ; je suis d'avis que cette question peut être soumise à la Chambre comme une question de privilège, afin que la Chambre ait l'occasion de prononcer immédiatement, s'il y a eu, en réalité, une violation de ses privilèges, qui requiert son intervention, et s'il y a des raisons suffisantes pour qu'elle s'occupe de l'affaire comme d'une question de privilège.

L'honorable M. **Flynn**—*député de Gaspé, commissaire des terres de la couronne*.—Je demande la permission de faire la déclaration suivante (*Adhésion*).

“ En réponse à la déclaration faite aujourd'hui par l'honorable député de Saint-Jean, je, Edmond James Flynn, commissaire des terres de la couronne, déclare ici solennellement, sur ma parole d'honneur, comme membre du gouvernement et comme membre de cette Chambre, que l'accusation qu'elle contient, est tout à fait dénuée de fondement, fausse et mensongère, et je réaffirme la vérité de la déclaration que j'ai faite l'autre jour, que le chèque de M. Sénécal a été accepté dans le ministère des terres de la couronne sans ma connaissance et sans mon autorisation. ”

Ce 30ème jour de mars 1882.

E. J. FLYNN.

De plus je demande la permission de faire connaître le document suivant :

“ Monsieur.—Comme il paraît y avoir quelque malentendu touchant les conditions prescrites pour la vente des terres à phosphates vendues par le ministère des terres de la couronne, en novembre dernier, je demande la permission de dire quelques mots à ce sujet :

“ 1. Les termes de la vente étaient le paiement comptant d'un cinquième du prix d'achat, et le reste à payer le lendemain : à défaut de quoi la somme payée en acompte serait confisquée ;

“ 2. Avant la vente j'ai reçu instruction du commissaire de ne recevoir aucun chèque en paiement, à moins qu'il ne fut dûment accepté par la banque ;

“ 3. Le lendemain de la vente, je reçus un chèque pour \$12,000 en à-compte des terres achetées par M. De Molon, et bien que ce fût contrairement à mes ordres, je me crus justifiable, puisque je possédais déjà \$3,000 en argent, payées le jour de la vente en à-compte des terres en question, et après avoir reçu le chèque que je considérais parfaitement bon, j'en informai l'assistant-commissaire des terres.

“ 4. Quelque temps après, le commissaire ayant été informé de la transaction, me blâma d'avoir reçu un chèque non accepté, et me déclara que c'était contre ses ordres exprès.

“ (Signé), JOHN V. GALE,  
Comptable au ministère des terres.”

“ Cette déclaration a été faite solennellement devant moi, à Québec, ce 30 mars 1882.

“ (Signé), P. E. SMITH.

“ A l'honorable E. J. FLYNN.”

J'ai qu'un mot à ajouter aux pièces dont je viens de donner lecture. L'accusation que l'on a mise devant la Chambre et qui me concerne per-

sonnellement, a été inspirée par des personnes que j'étais loin de croire en communion d'idées avec l'honorable député de St-Jean. Je puis dire que l'honorable député de St. Jean est le premier homme qui, depuis le temps où j'étais aux études, soit au séminaire, soit à l'université, ait jamais douté de ma parole d'honneur. Jamais pareille injure ne m'a été faite. Afin que les archives de cette Chambre aient par écrit ma désapprobation de la conduite extraordinaire du député de St. Jean, j'ai jugé à propos de faire la déclaration que je viens de lire, et qui restera comme la réponse franche et sincère, je puis l'affirmer hautement, à une accusation aussi injuste que futile en face des faits. Je vois avec peine la déplorable position dans laquelle l'honorable député de St-Jean s'est placé au sujet de cette affaire. Il me sera bien permis d'exprimer la surprise que j'éprouve. J'aurais été le dernier à penser que le représentant de St-Jean aurait joué le rôle qu'il remplit en ce moment après avoir fait ce que j'ai fait pour sauver l'honneur de ce député, dans le comité chargé de faire une enquête sur sa conduite comme membre de l'ancien cabinet. Pendant que la majorité du comité inclinait à faire un rapport très-sévère contre l'honorable député, j'ai combattu vigoureusement cet avis et mon attitude ferme n'a pas peu contribué à modifier le cours des idées des membres du comité. Et c'est celui-là même qui se porte aujourd'hui mon accusateur et qui ne veut pas croire à ma parole d'honneur, quand je la lui donne aussi franchement, aussi entièrement. Je pourrais en dire autant de la conduite de l'honorable député de Mégantic qui donne son adhésion à cette injuste accusation. C'est hier encore, M. le président, c'était dans le cours de la dernière session que je me séparais de mon chef, que je refusais d'appuyer le chef du cabinet, sur une proposition concluant à la nomination d'un comité dont la mission aurait été de faire une enquête sur la conduite du représentant de Mégantic. J'en ai agi ainsi, parce que j'étais convaincu que les honorables députés de St-Jean et de Mégantic n'étaient pas coupables de ce dont on les accusait, mais je constate avec regret qu'ils appuient aujourd'hui une accusation qu'ils savent, j'en suis convaincu, être fautive et dénuée de fondement.

Je vais à l'instant me retirer de cette enceinte comme le veut le règlement, je me mets à la discrétion de la Chambre, convaincu qu'elle me rendra justice et qu'elle traitera la question avec impartialité.

L'honorable M. **Chapleau** — *député de Terrebonne, premier ministre et commissaire des chemins de fer*. — J'espère maintenant, qu'après avoir entendu la déclaration franche, loyale et sincère de mon ami et collègue le commissaire des terres de la couronne, déclaration qui est appuyée

de l'affirmation solennelle de Mr Gale, le comptable du ministère des terres, j'espère que l'honorable député de St-Jean va retirer sa déclaration et la proposition qui en est la conséquence. Je crois que mon honorable ami a agi avec conviction et bonne foi, mais évidemment ceux qui l'ont renseigné l'ont trompé, et il y a toujours du mérite à reconnaître que l'on a été induit en erreur.

L'honorable M. **Marchand**—*député de St-Jean*.—M. le président, je ne puis, sans manquer à mon devoir, traiter à fond la question à laquelle touche ma proposition. C'est une question de privilège, comme l'a décidé M. le président, et je ne puis pour le moment entrer dans aucun développement. Tout ce que je puis dire c'est que je suis convaincu de la vérité des allégués contenus dans la déclaration et que j'y adhère plus que jamais. Je crois pouvoir prouver ce que j'ai avancé.

Que l'on m'accorde un comité d'enquête, et je me fais fort de prouver mon accusation. Ce n'est qu'un acte de justice car le pays et la Chambre sont intéressés à connaître la vérité. Pour ma part, je suis prêt à assumer la responsabilité de mes actes et j'affirme de nouveau que je pourrai donner les noms de personnes qui, sous serment, confirmeront ma déclaration. Il y a quelques jours, l'honorable procureur général nous a fièrement jeté le gant, en disant que si l'opposition osait demander un comité d'enquête contre un de ses collègues, ce comité serait immédiatement accordé. Eh bien, je relève le gant et je défie le gouvernement d'accorder une enquête. Le cabinet recule devant mon défi, il renie le sien, car il comprend, ou mieux, il sait que ma déclaration est strictement vraie et qu'elle serait prouvée si on ne refusait pas le comité demandé.

L'honorable premier ministre m'a prié de retirer ma proposition. Retirer ma proposition !... jamais je ne commettrai un tel acte de lâcheté, lâcheté qui serait de nature à m'attirer un jour le mépris de cette Chambre.

M. **McShane**—*député de Montréal ouest*.—M. le président, un mot sur la question. Je ne puis m'empêcher de dire que l'honorable commissaire des terres a ce soir, beaucoup gagné de mon estime par sa déclaration franche et sincère. Je le crois un gentilhomme, socialement et politiquement parlant. J'aime à croire que ce qu'il dit est vrai bien que je ne puisse approuver sa carrière politique. Dans les circonstances, je suis d'opinion qu'il serait de beaucoup préférable, pour l'honorable ministre d'insister lui-même pour qu'une enquête soit faite afin de faire disparaître, s'il y a lieu, toute trace de cette affaire.

L'honorable M. **Lynch**—*député de Brome, solliciteur général*.—Je

prends la parole, M. le président, pour défendre la dignité de cette Chambre et le caractère de ses membres. Lorsque j'occupais un siège à votre gauche, M. le président, j'ai montré en toute occasion que j'avais le courage de mes opinions quel que difficile et délicate que fut la position que me faisait cette indépendance de vues. Je l'ai prouvé plus particulièrement dans une circonstance mémorable où le caractère de l'honorable député de St-Jean était en jeu, et cependant mes collègues partageaient un avis contraire.

Pourquoi n'aurais-je pas le droit de m'attendre à ce qu'un semblable procédé soit employé à l'égard de mon honorable collègue et ami le commissaire des terres de la couronne. Je sais que les honorables députés de la gauche, tous les premiers, admettent dans leur for intérieur que l'honorable commissaire a dit la vérité dans la déclaration loyale et sincère qu'il a faite à la Chambre. Alors, à quoi bon faire une enquête pour établir ce que chacun croit déjà être la vérité? Pourquoi jouer la comédie jusqu'au bout pour arriver au résultat que tous nous anticipons. J'espère que la Chambre ne se laissera pas entraîner dans une voie dangereuse, sans autre issue que le ridicule, pendant surtout que nous avons tant de sujets importants qui sollicitent notre attention.

L'honorable M. **Garneau**—*député de Québec*.—Je ne crois pas qu'il y ait beaucoup d'honorables députés qui ne soient pas intimement convaincus, comme je le suis moi-même, de la vérité de la déclaration faite par l'honorable commissaire des terres de la couronne. J'ai eu l'honneur de présider à ce ministère public, et j'ai eu conséquemment l'occasion de connaître tous les fonctionnaires de ce ministère. Je ne sache pas qu'il y ait un homme plus honnête, plus sincère, plus dévoué que le comptable M. Gale. La déclaration que l'honorable commissaire nous a lue, venant de la part de M. Gale, serait en tous points digne de foi même si elle n'était pas revêtue du caractère sacré du serment. Je suis surpris que l'honorable député de St-Jean qui a été lui aussi commissaire des terres, qui a eu occasion de connaître intimement M. Gale, je suis surpris, dis-je, de voir qu'il n'ajoute pas foi à la déclaration qui a été produite venant du comptable, qui, lui, n'est pas intéressé dans l'affaire, si toutefois on se permettait pour cette raison de mettre en doute la parole d'honneur de mon honorable ami (l'orateur désigne M. Flynn). Je ne vois donc pas la nécessité d'une enquête et je voterai certainement le rejet de la proposition qui a été déposée sur le bureau de la Chambre.

L'honorable M. **Wurtelle**—*député de Yamaska, trésorier de la province*.—M. le président, personne ne peut avoir entendu la déclaration honnête et sincère faite par l'honorable commissaire des terres de

la couronne sans avoir senti naître dans son esprit le sentiment que mon honorable collègue avait dit toute la vérité, et rien autre chose que la vérité. Je crois, que, à moins qu'il n'y ait de bonnes raisons de faire le contraire, la parole d'honneur d'un honorable membre de cette Chambre ne devrait jamais être révoquée en doute. C'est ce qui m'a guidé moi-même, lorsque à la dernière session, en compagnie de l'honorable commissaire des terres de la couronne, j'ai voté contre mon chef sur une question de cette nature, plutôt que de paraître douter de la vérité d'une déclaration solennelle d'un membre de cette Chambre. J'espère qu'il en sera ainsi dans cette circonstance et que l'on prendra la parole d'honneur qui nous a été donnée.

**L'honorable M. Joly**—*député de Lotbinière*.—Les observations que vient de faire l'honorable trésorier de la province m'ont amusé quelque peu. Il nous a rappelé la position difficile dans laquelle il s'est trouvé lorsqu'il a fallu voter contre son chef dans l'affaire de la déclaration de l'honorable député de Mégantic. Si l'honorable trésorier s'est trouvé placé dans cette position n'est-ce pas que c'est dû au fait que l'honorable premier ministre, son chef, et la grande majorité de ses partisans avaient refusé de croire la déclaration solennelle de l'honorable député de Mégantic. Je ne vois donc pas ce qu'il y aurait d'inconvenient, de discourtois pour les membres de cette Chambre, de faire dans ce cas-ci ce que l'honorable premier ministre et ses amis ont fait l'année dernière, dans le cas de mon honorable ami le représentant de Mégantie.

L'honorable trésorier n'a pas le droit de s'efforcer de mettre le député de St-Jean dans une fausse position en faisant les appels qu'il lui a adressés. On semble chercher à faire du sentiment. Il s'agit d'une question de fait et je ne puis que blâmer les tentatives qui sont faites pour déplacer la question.

**L'honorable M. Chapleau**—*député de Terrebonne, premier ministre et commissaire des chemins de fer*.—Je n'ai pas l'intention de parler longuement sur cette question. La séance a duré déjà assez longtemps sans la prolonger davantage. Au reste j'ai déjà donné des explications claires, positives et catégoriques sur la transaction à laquelle se réfère l'accusation. Il ne me reste plus qu'à prier l'honorable député de St-Jean de bien vouloir retirer sa déclaration et sa proposition, vu les déclarations solennelles de l'honorable commissaire des terres de la couronne et du comptable du ministère des terres, qui ont été portées à la connaissance de la Chambre. Il me paraît clair que mon honorable ami (l'orateur désigne M. Marchand), a été induit en erreur, qu'on lui en a imposé, puisqu'il n'a pu recevoir ses renseignements ni du commissaire

lui-même, ni du sous-chef du ministère, ni du comptable, M. Gale. Tout bien pesé, j'espère que mon honorable ami se rendra à une demande aussi raisonnable.

Si on est si certain de son affaire, pourquoi ne donne-t-on pas les noms de ces témoins qui vont prouver le contraire de ce que deux hommes honorables viennent affirmer de la manière la plus solennelle. Non, M. le président, c'est une conspiration montée dans l'ombre pour faire quelque bruit. Voilà le but de cette demande d'enquête, enquête que l'on prolongera à dessein, afin de donner le temps à certains journaux de dénaturer les faits, tout cela dans le but de jeter de la boue à la figure d'adversaires dont le seul tort est de se dévouer au bien public.

L'honorable M. **Marchand**—*député de St-Jean*.—On me demande, M. le président, de donner les noms de mes témoins ; je les nommerai si on accorde le comité et non pas avant. J'ai fait cette déclaration sur mon honneur, et par conséquent, c'est pour moi une question d'honneur. Si, au contraire, je réussis à établir la vérité de mon accusation, alors ce sera l'honneur du commissaire des terres de la couronne qui en souffrira. Si le gouvernement donne le comité d'enquête et s'il est prouvé que ma déclaration est fausse, la Chambre et le pays jugeront ma conduite comme elle le méritera.

Si le gouvernement ne veut pas accéder à ma demande en accordant un comité, le pays le jugera et la sentence ne sera certainement pas à l'avantage du ministre accusé et du cabinet qui l'appuie dans cette circonstance.

M. **Stephens**—*député de Montréal centre*.—Si mon honorable ami consentait à retirer sa proposition, il se placerait dans une fausse position et demain matin, on verrait la *Gazette* de Montréal annoncer, en gros caractère noir qu'il a reconnu son erreur et toute espèce de railleries seraient lancées à la figure de mon honorable ami.

L'honorable M. **Marchand**.—Je ne puis revenir sur mes pas, pour la bonne raison que je reste convaincu, comme je l'étais avant la séance de ce soir, de la vérité de ma déclaration.

M. **Champagne**—*député des Deux-Montagnes*.—M. le président, je ne désire aucunement retenir longtemps l'attention que la Chambre voudra bien m'accorder. Je ne fais que résumer en deux mots tout cet incident.

La Chambre a été saisie à la séance de l'après-midi d'une proposition demandant la nomination d'un comité dont la mission serait de s'enquérir, si oui ou non, les allégués contenus dans une déclaration faite

par l'honorable député de St-Jean, sont vrais. Ce soir, l'honorable commissaire des terres de la couronne, qui est personnellement mis en cause, appose une autre déclaration à la première, dans laquelle il nie formellement les allégués de l'accusation. Cette dénégation est appuyée d'une déclaration d'un fonctionnaire public, M. Gale, celui-là même qui s'est rendu coupable de ce que l'on reproche à l'honorable ministre. Voilà sur quoi la Chambre est appelée à délibérer. Je ne crois pas que la délibération soit longue. Qu'il me soit permis d'exprimer le regret que j'éprouve de voir que l'honorable député de St-Jean ne veut pas retirer de bonne grâce sa proposition.

Nous avons eu beaucoup d'enquêtes ces années passées et avec quels résultats ! Il y a eu beaucoup de comités de ce genre de demandés et aussi il y en a eu de refusés, comme il y en a eu d'accordés. Je ne suis pas prêt à dire que nous ayons mieux fait d'accorder que de refuser ces demandes de comités. A l'heure qu'il est, quel serait l'effet de l'adoption de la proposition sur la marche des travaux de la session. Cet effet serait, je n'hésite pas à le dire, déplorable. Une enquête serait ouverte, les membres du comité seraient absorbés par ce travail, et ils ne pourraient se livrer aux autres travaux qui requièrent leur attention et leur sollicitude. Que s'en suivrait-il ? Il arriverait que la session serait retardée par une affaire que nous pouvons décider en cinq minutes, sans perdre du temps pour faire une enquête à ce sujet. Nous avons à l'heure qu'il est une grande somme de travail à exécuter, pourquoi aller perdre notre temps ainsi, sans résultat pratique. Mais on me dira peut-être qu'il s'agit d'un sujet grave ; que l'honneur d'un député, d'un ministre est en jeu. Oui, mais n'avons-nous pas tout ce qu'il faut pour décider la question d'une manière intelligente.

N'avons nous pas deux déclarations solennelles qui nient positivement l'accusation. Cela suffit. A tout événement, l'enquête me paraît être une formalité coûteuse et absolument inutile.

L'an dernier, lorsque cette Chambre s'est occupée d'une certaine accusation formulée contre le député de Mégantic, que s'est-il passé ? Nous avons eu d'un côté l'affirmation d'un fait, de l'autre l'explication de ce fait. M. Tarte, alors député de Bonaventure a proposé que la Chambre se déclare satisfaite des explications données. Je crois de mon devoir de déposer une proposition semblable quant à la conclusion, J'espère bien avoir le concours, l'appui de mes honorables amis de la gauche, puisqu'ils ont appuyé la proposition de M. Tarte. J'ai l'honneur de proposer que la Chambre, satisfaite des explications données par l'honorable commissaire des terres de la couronne, et ayant pleine confiance dans la déclaration écrite qu'il dépose sur le bureau, passe à l'ordre du jour.



L'honorable M. **Irvine**,—*député de Mégantic*.—Il ne serait pas sans intérêt pour la Chambre de connaître la pensée de M. Taché, l'assistant commissaire des terres de la couronne. Son témoignage pourrait nous être très-utile.

*Plusieurs députés*.—Aux voix.... aux voix....

M. **le président**.—Je mets aux voix la proposition de M. Champagne : La Chambre, satisfaite des explications données par l'honorable commissaire des terres de la couronne et ayant pleine confiance dans la déclaration écrite qu'il dépose sur le bureau, passe à l'ordre du jour.

Ont voté pour :—Messieurs Asselin, Audet, Bergevin, Blanchet, Caron, Casavant, Champagne, Chapleau, Charlebois, Desaulniers, Deschênes, Desjardins, Duckett, Dumoulin, Faucher de Saint-Maurice, Fortin, Frégeau, Gauthier, Lavallée, LeCavalier, Leduc, Loranger, Lynch, Marcotte, Marion, Martel, Owens, Pâquet, Paradis, Picard, Poulin, Poupore, Richard, Riopel, Robillard, Spencer, St-Hilaire, Trudel et Würtele.—39.

Ont voté contre :—Messieurs Bernard, Cameron, Demers, Gagnon, Irvine, Joly, Laberge, Marchand, McShane, Stephens et Watts.—11.

L'Assemblée législative a adopté.

La séance est levée.

## ASSEMBLEE LEGISLATIVE.

*Séance du vendredi, le 31 mars 1882.*

**SOMMAIRE** :—Dépôt, par l'honorable M. Pâquet, du rapport des ventes de terres à phosphates.—Suite de la discussion de la vente de la partie ouest du chemin de fer provincial : MM. Stephens, Beaubien, Chapleau, Joly et Gagnon.

PRÉSIDENCE DE L'HONORABLE L. O. TAILLON.

La séance est ouverte à trois heures douze minutes.

Deux projets de lois : pour modifier la charte de la cité de Trois-Rivières et pour autoriser la société de l'église constituée du diocèse de Québec à faire certains arrangements concernant le fonds de dotations paroissiales, sont déposés sur le bureau de la Chambre. La seconde délibération sur ces projets est renvoyée à demain.

Les projets suivants sont adoptés en seconde délibération et renvoyés au comité d'intérêt local :

Pour constituer l'Union St-Joseph, de St-Césaire ;

Pour constituer la compagnie générale des dépôts, de Montréal ;

Pour modifier la charte de la compagnie de sucre de betteraves, dans la province de Québec.

L'honorable M. **Pâquet**—*député de Lévis, secrétaire de la province*, —J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de l'Assemblée législative la réponse à un ordre de la Chambre, en date du 27 mars 1882, demandant un rapport de toutes les ventes de terres de phosphates, faites à l'enchère, dans la province, depuis le 1er juillet dernier ; les montants payés, le nom des acheteurs et la date des paiements.

La discussion sur la proposition de loi ayant pour objet de modifier l'article 2267 du code civil du Bas-Canada est ouverte pour la forme, puis la suite en est renvoyée à demain.

L'ordre du jour appelle la suite de la discussion sur la proposition de l'honorable M. Chapleau, demandant que la Chambre se forme en comité pour considérer certaines résolutions décrétant et confirmant la vente de cette partie du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, s'étendant depuis Montréal jusqu'à St-Jérôme, Aylmer et la cité d'Ottawa, conformément aux conditions du traité conclu avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, transmis à cette Chambre, par Son Honneur le lieutenant gouverneur, par son message daté du 16 mars.

**M. Stephens**—*député de Montréal centre.*—M. le président, je n'ai pas l'intention de commencer mon discours en vous parlant de la création, ni de l'histoire du parti libéral, ni de la formation géologique du monde, ni en faisant allusion à la composition de la Chambre comme une force militaire. L'idée de comparer cette Chambre à un régiment n'est guère de nature à faire bien penser de notre réputation.

J'ai écouté avec plaisir le discours de l'honorable premier ministre, mais je n'ai pu y saisir une seule idée saine au point de vue des affaires. Ça été du verbiage d'un bout à l'autre sur les consolidés anglais, l'intérêt composé et ainsi de suite jusqu'à ce qu' enfin le tout fut devenu un pot-pourri. Je suppose que cela dépend de l'éducation de l'honorable ministre, qui n'a pas étudié l'arithmétique autant que la rhétorique et les belles-lettres. Comme rhétoricien, j'admets que l'honorable premier ministre n'est pas surpassé dans tout le Canada. Ce n'est pas mon désir de déprécier les talents de l'honorable chef du cabinet, je préfère laisser cette besogne à quelqu'un des membres de l'autre côté de la Chambre (l'orateur désigne la droite) mais je dois dire que lorsque j'ai écouté son argumentation et pris note des chiffres donnés à l'appui, je n'ai pu voir à quel but tendaient tous ses calculs. Ici je demanderai en passant, si un homme d'affaires, ayant une propriété à vendre, n'en ferait pas une description telle que les acquéreurs ou ceux qui désireraient l'être sauraient ce qu'ils achèteraient. Ce procédé si simple n'a pas été suivi dans le cas qui nous occupe, puisque aucun inventaire des approvisionnements, du matériel roulant etc., n'a été produit ou publié.

Le chemin de fer a coûté à la province jusqu'à aujourd'hui :

Prix du premier contrat pour la partie est.....	\$ 4,733,387
Prix du premier contrat pour la partie ouest....	3,601,000
Payé à M. McGreevy pour travaux additionnels.	927,684
Payé à M. McDonald pour travaux additionnels.	546,881
Montant dépensé par le gouvernement depuis et jusqu'au 1 <sup>er</sup> mars 1882.....	2,806,823

---

\$12,615,775

Montant de l'intérêt payé sur le capital absorbé dans l'entreprise.....	2,440,000
Montant payé par la ville de Montréal à même sa souscription.....	\$346,664
Terrains valant.....	500,000
	846,664

---

Total..... \$15,902,439

A cela doit être ajouté le montant requis pour terminer le chemin..	400,000
Du pour achat de terrains.....	260,000
Soit.....	<hr/> \$16,562,439

Il y a de plus les réclamations des entrepreneurs, qui sont l'objet d'un arbitrage.

Pour M. McGreevy.....	\$1,750,000
Pour M. McDonald.....	1,500,000
En tout.....	<hr/> \$3,250,000

Je ne crois pas que ces réclamations additionnelles sont exigibles ni qu'elles seront reconnues comme bonnes et valables par les arbitres.

Je n'inclus pas ces réclamations dans mon évaluation du coût du chemin de fer, bien qu'une partie sera reconnue bonne et devra par conséquent être ajoutée au total des frais de premier établissement. De ce montant de \$16,500,000 doivent être déduites \$300,000 provenant de l'exploitation de la voie ferrée, ce qui laisse \$16,200,000 comme étant le coût de cette propriété jusqu'à cette date. M. McGreevy a reçu en sus du prix stipulé dans son contrat avec le gouvernement, la somme de \$927,684. Je laisse de côté les sous, car si nous ne perdons seulement que 50 ou 60 sous dans cette affaire, cela ne tire pas à conséquence. \$546,880 ont été payées à McDonald en sus du prix convenu dans son contrat.

Le gouvernement a dépensé depuis qu'il a pris possession de la voie ferrée, \$2,808,823, faisant un total de \$12,615,775. Je ne veux pas changé un seul chiffre. Je suis, il va sans dire, un citoyen de Montréal, et si je n'étais que cela je pourrais dire de la vente de la division ouest à la compagnie du Pacifique : "Faites, messieurs, vous allez faire de Montréal une grande cité et nos propriétés vont augmenter en valeur." Mais je ne suis pas seulement un citoyen de Montréal, je suis un Canadien et fier de ce titre. C'est tout ce que je désire. Les intérêts de la province doivent être considérés aussi bien que ceux de Montréal, et s'il devenait nécessaire d'appuyer les intérêts de la ville sœur, Québec, je suis prêt à le faire, pourvu qu'aucun préjudice n'en résulterait pour Montréal. J'ai été élu pour représenter l'une des divisions de Montréal. Il est vrai que je n'ai eu seulement que 98 voix de plus que mon adversaire, mais ceci fait voir que j'étais le meilleur des deux (rires).....

Si Québec augmente et vient à faire un commerce de plusieurs mil-

lions de plus qu'à présent, tant mieux pour Montréal qui fera, lui aussi, un meilleur commerce qu'aujourd'hui.

Il y a dans la Chambre des hommes d'affaires, des agriculteurs et des notaires. Des hommes d'affaires qui peuvent faire des calculs et des avocats qui prennent l'huitre et donne l'écaille à leur client. Les hommes brisés aux affaires ne peuvent que tomber d'accord avec moi lorsque je donne les éléments qui doivent former le total des frais de premier établissement de notre voie ferrée. Pour trouver le montant réel du coût de cette propriété, il est nécessaire d'ajouter aux sommes dépensées, l'intérêt sur ces montants. L'honorable premier ministre a dit que le coût total du chemin est de \$12,615,775, mais cela doit être ajouté à l'intérêt s'élevant à \$2,440,000 et la somme de \$846,000 donnée par la ville de Montréal. L'honorable premier ministre nous a dit qu'il faudrait encore un million et un quart de piastres pour compléter le chemin. Mais M. Walter Shanley nous dit que \$400,000 suffiraient pour le compléter. Il est notoire que les renseignements qui nous ont été fournis sont incomplets.

Ajoutez au coût du chemin les chiffres que j'ai donnés il y a un instant, et on trouvera que le total des dépenses faites s'élève à \$16,562,000. Quelle que soit la quantité de poudre que l'on nous jettera aux yeux, on ne pourra jamais changer ces calculs. Le chemin nous a donné un excédant de recettes de \$300,000 ; soustrayant ce montant du total que je viens de donner, il nous reste, en chiffres ronds, \$16,262,000 comme coût total du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental.

On doit aussi faire entrer en ligne de compte le fait que les locomotives qui ont coûté \$8 à \$9,000 il y a quelques années, coûtent aujourd'hui \$16,000 et que les manœuvres qui gagnaient 60 sous par jour quand les travaux de la voie étaient à se faire, demandent et, qu'on ne pourraient pas les avoir à présent, pour moins de \$1.25. Le prix du travail et de la main d'œuvre valent bien maintenant 30% de plus qu'il y a quelques années.

La finesse des Ecossais n'est égalee que par celle des Canadiens. Des Ecossais aussi habiles que les messieurs qui composent le syndicat du Pacifique, ne donneront pas pour le chemin de fer plus qu'il ne vaut. Quand j'ai vu que l'un des membres de l'autre syndicat était L. A. Sénécal, désigné dans le contrat comme "entrepreneur," j'ai compris immédiatement qu'il serait fait un effort considérable pour tout dérober à l'examen des députés. Je prétends que le trafic que peut faire le chemin n'est pas encore à moitié développé et que son exploitation aurait dû être confiée à des mains habiles.

Si quelqu'un a besoin d'un laboureur, on n'ira pas choisir un avocat, et si on le fait, on serait certain d'éprouver une déception. Je crois que s'il y avait eu moins de *sénécalisation* et de *blumhartisme*, le chemin nous aurait rapporté \$300,000 par année, tel que le prévoyait l'honorable premier ministre. Je regrette d'avoir à tant parler de certains hommes, mais quand le nom de L. A. Sénécal apparaît partout, vous ne pouvez éviter de le rencontrer. M. Sénécal est un homme habile qui a été gradué à Lévis. Il y a un autre homme qui a été gradué à Lévis, c'est celui qui occupe un siège à la gauche de l'honorable procureur général, et on sait tout combien adroitement il a empoché la somme de \$14,000.

On pourrait s'imaginer qu'une grande entreprise de ce genre serait confiée à un honnête homme. Mais quel est le passé de cet homme ? Il s'est essayé la main au chemin de fer Lévis et Kennébec, et on sait avec quelles conséquences ruineuses, pour cette voie ferrée. On dut lui payer \$300 pour l'engager à abandonner l'affaire.

Il a été l'un des associés dans le contrat pour l'établissement du chemin de fer de St-Lin, ayant avec lui un nommé Deslongchamps, et cette entreprise sombra complètement. Et c'est le chemin que le gouvernement a obligé les acquéreurs de la division ouest d'acheter au prix de \$300,000, dépréciant d'autant notre propriété. Mais les porteurs de débentures du chemin de fer de St-Lin, au nombre desquels, si je suis bien informé, se trouve M. King, le beau-père de l'honorable premier ministre, vont bénéficier de cette transaction. Ils ont pris les débentures à raison de 30 sous à la piastre. Le syndicat du Pacifique doit les racheter au pair.

M. Sénécal s'est aussi essayé la main avec la compagnie des moulins de Pierreville et le résultat a été une banqueroute complète. De fait, tout ce qui a passé par les mains de cet homme a été gâté, perdu par son administration. (L'orateur donne lecture d'un écrit relatant la carrière de M. Sénécal comme administrateur ou fermier du chemin de fer Lévis et Kennébec et ajoute :) Voilà l'espèce d'animal que vous avez mis à la tête de l'administration de la propriété du gouvernement, valant des millions de piastres. C'est la plus mauvaise chose qui pouvait être faite et c'est une insulte de dire que c'est le meilleur Canadien Français que l'on pouvait trouver pour remplir cette charge.

En 1880, la proportion des dépenses aux recettes était de 71 p. c. et l'année suivante elle était de 85 p. c. L'an prochain cette proportion sera de 92 p. c. des recettes et l'année suivante M. Sénécal ira proba-

blement au bureau du trésor, demander \$300,000 pour continuer l'exploitation.

On ne peut pas se faire une idée des profits que le chemin peut donner par les états déposés sur le bureau de la Chambre par le gouvernement. Le bureau du trésor paye les dépenses du chemin sur des arrêtés du conseil et le trésorier ne reçoit pas de pièces justificatives sur l'emploi de l'argent, ne connaît aucun détail. L'argent sort en sommes rondes, en bloc. Quant au trésorier, il n'est qu'une simple machine dans toute cette affaire. Je crois que l'ancien trésorier a protesté contre un tel système. Mais on ne l'a pas écouté, car le même système se pratique encore. L'influence de Sénécals est tellement grande sur le gouvernement que si un désaccord s'élève, le ministre est jeté à la porte et Sénécals demeure pour tirer les ficelles. Cet homme est partout, s'occupe de tout, excepté de son devoir sur la voie ferrée.

Il est facile de comprendre qu'un chemin administré de cette façon ne peut pas rapporter des bénéfices. Si le comité que nous avons demandé pour examiner l'affaire des \$75,000 avait été accordé, nous aurions prouvé, nous aurions établi que M. Sénécals, notre propre employé, avait essayé de se faire payer une commission sur la vente du chemin de fer. Nous ne savons pas combien de personnes ont été détournées de soumissionner par cette conduite inconvenante d'un employé du gouvernement. Il était, je le comprends, inutile de demander la nomination de comités d'enquête, parce que nous ne pouvions pas faire adopter notre demande à l'encontre des désirs et de l'influence du gouvernement. Néanmoins, nous voulons souffler fort, comme la locomotive de Paddy, si nous ne pouvons faire plus. Nous objectons à ce que des états soient soumis sans les pièces justificatives qui doivent les accompagner, plus particulièrement lorsqu'il s'agit des approvisionnements du chemin. Des entrées sont faites sous le nom de marchands de charbon que personne n'a vus.

Si quelqu'un entrait dans les bureaux de la compagnie, il serait surpris d'y voir la prodigieuse quantité de papeterie qu'il y a là. Il n'y a personne dans ces bureaux qui puisse évaluer l'ouvrage d'imprimerie ou qui connaisse ce qui constitue réellement un "em." Je crois qu'on ne pourrait pas trouver un maître imprimeur qui dirait que le compte d'un autre imprimeur contre le gouvernement n'est pas exact, à moins que ce ne soit l'éditeur du *Canadien*.

À la tête du service des approvisionnements il y a un homme du nom de Blumhart, et c'est une belle fleur dans le jardin gouvernemental.

Ramassé dans une petite librairie de troisième ordre de la Basse-Ville.

il fut soudainement élevé dans les plus hautes régions officielles du service ; voyageant d'ici de là en qualité d'aide de camp de l'administrateur général, dans les chars spéciaux, nageant dans le champagne et fumant de magnifiques cigares pour des centaines de piastres, au dépens du trésor public. Pourquoi n'était-il pas obligé de rester à sa besogne s'il pouvait la remplir ?

Et voilà l'espèce d'administration que nous avons eue. Il n'y a pas à se surprendre si les bénéfices provenant de l'exploitation du chemin de fer deviennent moindres tous les jours.

L'honorable premier ministre dans son discours, au début de la campagne électorale, a dit que le revenu net du chemin de fer serait cette année de plus de \$300,000. Ceci serait arrivé si l'administration avait été conduite honnêtement et habilement.

Peut-on s'imaginer pour un seul instant qu'un homme offrirait \$400,000 par année de loyer pour une propriété ne donnant un revenu que de \$130,000. Personne, si ce n'est un parfait âne ferait une supposition aussi risible, aussi folle. Et cependant nous avons l'administrateur de ce chemin de fer faisant l'offre de cette somme de \$400,000 à ceux qui l'emploient quand pendant son administration \$130,000 seulement ont été annuellement versées dans la caisse publique.

Nous sommes tous prêts à vendre le chemin pour \$8,000,000 si nous ne-pouvons pas avoir davantage. Mais nous ne recevons pas huit millions pour la voie ferrée, comme je vais le démontrer tout à l'heure. Les honorables membres de cette Chambre doivent s'assurer si le trésor provincial va recevoir huit millions avant qu'ils approuvent le contrat.

C'est un fait incontestable que le gouvernement ne peut obtenir le prix coûtant pour son chemin. Mais ceci ne l'empêche pas d'essayer d'avoir le prix le plus élevé pour sa propriété. Cela ne l'oblige pas d'accepter la soumission la plus basse comme il l'a fait dans ce cas-ci. Il est inutile pour le gouvernement de s'efforcer d'effrayer l'opposition en lui disant qu'elle ne pourrait vendre le chemin à personne autre.

Je désire déclarer que mon parti et ses amis ont mal fait lorsqu'ils ont parlé contre la taxe directe et lorsqu'ils ont entrepris une campagne contre la taxe. Cette province ne sera jamais rien jusqu'à ce que le principe de la taxation locale municipale soit complètement adopté. Le temps approche rapidement lorsque la taxe directe municipale sera nécessaire dans notre système d'administration provinciale. Je pourrais démontrer, si c'était le temps convenable pour le faire, que la propriété des États-Unis, où sont plusieurs de nos meilleurs jeunes gens, est due principalement au système de taxation qui y est en vigueur. Sans doute



qu'à Washington règnent un peu la concussion et la corruption. Le même état de chose existe à Québec.

C'est un fait singulier à relever que la première soumission de Messieurs McGreevy, Ouimet, etc., soit faite en termes identiques à ceux employés par M. Walter Shanley, dans son rapport quant à ce qui regarde le prix. Cette coïncidence nous fait voir que les soumissionnaires avaient "des amis à la cour".

Il est très-évident que même le gouvernement avait des doutes sur la valeur du syndicat McGreevy puisque, depuis que les premiers contrats ont été déposés sur le bureau de la Chambre, un changement complet a été fait dans le personnel de la future compagnie.

Une comparaison des soumissions montrera, après un simple coup d'œil, quelle est l'offre la plus élevée.

Il y a une soumission qui paraît avoir été entièrement supprimée. Elle était contenue dans une lettre portant la date du 22 décembre 1881. La correspondance déposée sur le bureau de la Chambre n'est pas complète, il s'en faut de beaucoup. Et c'est avec les plus grandes difficultés que l'on vient à bout de trouver le véritable caractère des faits qui ont eu lieu.

Voici les soumissions pour toute la voie ferrée :

La soumission Hall donnait une rente ou loyer annuel de \$472,400, ce qui représente un capital de \$9,448,000. La soumission Allan-Rivard, \$462,500 de loyer annuel, représentant un capital de \$9,250,000.

La soumission McGreevy & Cie., \$442,200 de loyer, représentant un capital de \$8,884,000.

Ces calculs sont faits en prenant pour base la moyenne du loyer offert. La soumission McGreevy fut retirée pour des raisons connues de ce syndicat. L'offre de M. Hall ne fut pas acceptée. Le gouvernement alors jeta par dessus bord le syndicat Allan-Rivard et ouvrit des négociations avec la compagnie du Pacifique et la combinaison Sénécal-McGreevy. Ce saut de carpe financier accompli, le premier résultat que nous voyons c'est le projet de vente avec la compagnie du Pacifique. Aucune correspondance avec cette dernière n'est produite devant la Chambre. La combinaison McGreevy-Sénécal va avoir, dans le partage, la division est et la compagnie du Pacifique, la division ouest.

Il est difficile de trouver le montant réel que la province doit toucher. Mais, autant qu'on peut s'en assurer, le résultat serait comme suit pour la division ouest :

Prix de vente.....	\$4,000,000	
De cela il faut soustraire :		
La valeur de la propriété de la prison cédée à la compagnie et non incluse dans le coût du chemin....	\$50,000	
La somme allouée pour l'usage de la gare aux casernes de la porte de Québec, \$5,000 par année, représentant un capital de.....	\$100,000	
Retenue faite pour divers travaux....	400,000	550,000
Donnant.....		\$3,450,000

qui vont être versées dans la caisse provinciale. Le gouvernement doit encore aux entrepreneurs une certaine somme pour travaux additionnels. L'entrepreneur de la division ouest réclame \$1,500,000. Mais il a déjà reçu \$546,881 en sus du prix du contrat, de sorte qu'il est très probable que cette réclamation sera grandement réduite.

Il y a aussi une somme de \$200,000 de due pour terrains achetés, dit-on, de MM. Beaufort et Cie, et \$60,000 pour la propriété Bellerive.

Si nous mettons à \$600,000 la réclamation de l'entrepreneur, après que le gouvernement aura payé toutes ces dettes, il restera dans le trésor public \$2,590,000. Il est vrai que ces dettes doivent être payées quand même, mais ceci rend encore plus évidente la nécessité dans laquelle se trouve le gouvernement de s'efforcer d'obtenir le plus haut prix possible pour sa propriété,

En faisant une semblable analyse pour la division est, on s'apercevra que le prix est réduit d'une manière étonnante.

Je suis contre la vente de la division ouest, parce que je crois qu'elle vaut plus que quatre millions, et je suis convaincu que si on annonçait la vente d'une manière convenable, on obtiendrait une somme plus considérable.

Je vois aussi que la province perd \$400,000 sur la vente de la partie ouest par suite du fait que l'on y a joint les embranchements St-Lin et St-Eustache.

Pourquoi le gouvernement spécule-t-il sur ces embranchements quand on a si mal réussi avec la ligne principale, c'est ce que je ne puis dire. Il est certain qu'ils ne valent rien. Peut-être messieurs King et Sénécal pourraient nous expliquer ce mystère. En autant que j'ai pu le constater, on fait une perte de \$1,880,000 en acceptant ces offres séparées plutôt que de prendre l'offre du syndicat Allan-Rivard. Nous, de l'opposition,

protestons contre l'idée de rejeter la meilleure offre. Nous avons entendu débiter beaucoup d'absurdités sur la nécessité de diviser le chemin en deux parties, qu'il était nécessaire d'en vendre une petite partie à la compagnie du Pacifique canadien, afin d'assurer le terminus de cette voie ferrée à cette province, tout comme si le terminus ne devait pas être fixé à l'endroit le plus payant. Je suis convaincu que la nature a fait tout ce qu'elle a pu pour Montréal, tout comme elle l'a fait pour moi. (rires) . . .

En consultant les cédules A et B, du contrat pour la partie est, je suis positivement d'opinion que les travaux mentionnés comme devant être faits peuvent l'être ou ne pas l'être au gré des acquéreurs. Les travaux sont stipulés simplement pour faire de l'effet.

(A six heures la séance est suspendue jusqu'à sept heures et demie.)

Lorsque la séance a été suspendue, j'étais à démontrer que l'offre du syndicat Allan-Rivard était supérieure à celles qui ont été acceptées, et que la province gagnerait \$1,800,000 si elle revenait à la première. Si quelqu'un peut me démontrer que mes calculs sont faux, j'aimerais à les rectifier. Autrement, il ira de soi que je suis dans le vrai.

Mais je suis un chercheur de la vérité, et si on peut me prouver que je suis dans l'erreur, je serai content d'être remis dans le bon chemin et d'être gagné à d'autres convictions. Si, d'un autre côté, on s'aperçoit dans quelques années d'ici que j'ai été le fidèle interprète de la vérité et que d'autres honorables membres de cette Chambre reconnaissent qu'ils se sont trompés, qu'on n'aille pas croire que je me réjouirai de la faute qui aura été commise, pour la bonne raison que j'ai moi-même des intérêts considérables dans la province. Si le syndicat Allan-Rivard avait acheté le chemin, il aurait payé une somme additionnelle pour les approvisionnements. Pour la division ouest la valeur des approvisionnements ne doit pas excéder \$80,000, et quant à la partie est, on donne tout sans y regarder de si près. Néanmoins, je crois que si on faisait avec soin une inventaire, on s'apercevrait que le gros des approvisionnements serait emmagasiné sur la division est. Ceci serait un autre de ces singuliers exemples de *senécalisation* auxquels j'ai déjà fait allusion. Je crains que le gouvernement ne ruine ces messieurs des syndicats. Ils vont être obligés de payer au gouvernement \$400,000 par année et ils ne recevront du chemin que \$130,000 pour leur première année.

Je le demande, M. le président, où sont les patriotes de nos jours ? J'ai beaucoup entendu parler de Jacques-Cartier et des autres patriotes qui sont morts il y a bien des années, mais je le demande, n'avons-nous donc plus maintenant de patriotes de la trempe de Papineau, le George

Washington de notre pays. A présent, les patriotes semblent être ceux qui veulent vivre aux dépens de leur pays.

Il y a un poisson appelé sèche, qui, lorsqu'il est poursuivi par un poisson plus gros, rend l'eau tellement trouble qu'on ne peut le voir. On a eu beaucoup recours à ce procédé depuis quelque temps.

J'ai bien peu d'expérience, mais assez toutefois, pour reconnaître une sèche lorsque j'en vois une. Je ne suis pas non plus un orateur, et je ne vise pas à l'être. Je veux être tout simplement un homme pratique, qui parle en connaissance de cause. Je désire donner mon concours pour rendre clair l'état de choses qui s'offre à notre examen, et jeter un peu de lumière sur cette question du chemin de fer. Quand, pour la première fois, un enfant a un tambour, généralement, il coupe la peau pour voir d'où vient le son, et quand il ne le trouve pas, il répète souvent cette tentative. C'est précisément ce que j'ai fait. J'ai taillé afin d'arriver à connaître véritablement le caractère, les détails intimes de cette question du chemin de fer.

Nous avons établi ce que la province va probablement réaliser par la vente de la division ouest. Je serais consentant de vendre les deux divisions séparément pour quatre millions chaque, si on ne peut obtenir plus ; et je maintiens que si les bonnes soumissions avaient été acceptées et si les personnes soumissionnant avaient reçu des renseignements complets sur le nombre de milles du chemin, les approvisionnements, le matériel roulant, l'outillage, etc., etc., et si l'éléphant que l'on a imposé aux acquéreurs, sous la forme des chemins de fer St-Lin et St-Eustache, avait été mis de côté, on aurait obtenu un bien meilleur résultat.

Il est étrange que la partie ouest ait été vendue pour un prix par mille apparemment plus élevé que la partie est. Mais il n'y a pas beaucoup de différence dans le prix par mille, lorsque toutes les déductions sont faites.

Ceux qui ont lu la correspondance qui nous a été distribuée ont dû voir jusqu'à quel point l'honorable premier ministre s'est montré exigeant à l'égard de M. R. N. Hall. Il a insisté pour que M. Hall lui donne le nom de ses associés. Et de fait, même avec le syndicat Allan-Rivard, il a été tout particulièrement désireux de savoir quels étaient ceux qui devaient composer ce syndicat.

Cette prudence ne paraît pas s'être continuée, car jusqu'à tout récemment les seuls actionnaires de la compagnie du chemin de fer de la rive nord, les soumissionnaires heureux, étaient Thomas McGreevy, Alphonse Desjardins, Aldéric Ouimet et Louis Adélard Sénécal. L'hono-

nable Thomas McGreevy est bien connu à Québec. Comme il n'y a de requis que \$50,000 pour avoir entier contrôle de la division, et comme M. McGreevy, l'entrepreneur, réclame \$1,750,000 pour travaux additionnels sur la voie, il n'y avait en réalité aucune nécessité que monsieur Sénécal, Ouimet et Desjardins deviennent parties au contrat, dans le but d'augmenter la somme de garanties. Depuis l'ouverture de la session une nouvelle compagnie a été organisée dans laquelle on a réussi à faire entrer M. James Ross. Néanmoins le capital n'a pas été augmenté. Le projet à l'ordre du jour semble être d'émettre des actions pour un million de piastres et d'en faire présent aux prétendus actionnaires ; d'hypothéquer le chemin au montant de \$25,000 par mille. Ces débentures seront la première hypothèque sur le chemin. Ensuite vendre ces débentures et des débentures à 7 p. c., se vendent bien. Puis, laisser au gouvernement le soin de se faire payer par les porteurs de débentures.

On n'a pas voulu vendre à Sir Hugh Allan, de crainte qu'il ne vint à réussir à établir une voie ferrée allant au Sault Ste-Marie. Pour ma part, je crois que la meilleure politique serait d'avoir autant de lignes allant à l'ouest que possible. Donnez-nous beaucoup de lignes rivales et Montréal prendra bien soin d'elle-même. En divisant le chemin en deux parties distinctes nous nous dépouillons de cet avantage, et nous nous mettons dans les mains du plus grand monopole qu'il y ait en Amérique.

Sir Hugh Allan voulait avoir cette ligne pour ses paquebots océaniques. C'est un grand honneur pour un pays de posséder une telle ligne de steamers. Comme Canadiens nous en sommes fiers. Il aurait été sage de vendre le chemin de fer à Sir Hugh Allan. Il est dans l'intérêt de Montréal que toute la province soit prospère. Il n'est pas sage de diviser en deux parties une voie que nous avons établie au prix de tant de sacrifices afin d'avoir une ligne de raccordement avec l'ouest et de nous faire perdre ainsi les avantages que nous pouvions en retirer, si l'objet pour lequel elle a été construite n'était pas mis de côté. Le trafic de l'été venant de l'ouest recherchera sans doute Montréal et Québec comme terminus, mais en hiver, on prendra la route la plus directe pour atteindre la mer et cette route sera certainement celle via Montréal à l'Atlantique.

Si le gouvernement veut faire de l'argent avec le chemin de fer, qu'il organise une compagnie à fonds social avec un capital de 10 millions, certainement que le chemin vaut cela. Qu'une compagnie soit organisée composée d'honnêtes capitalistes et que le chemin soit remis entre les mains des actionnaires et enlevé ainsi de l'influence gouvernementale.

Si ce projet était mis en pratique de bonne foi et par des hommes d'affaires, et s'il était possible en même temps de se débarrasser des parasites qui rongent notre société politique, ce serait un résultat très désirable sous tous les rapports.

En attendant nous devons refuser de voter la vente du chemin à un prix aussi ruineux.

L'honorable premier ministre, imitant la pratique suivie à Ottawa, fait de ceci une question de parti et réclame une fidélité aveugle de la part de ses partisans. Mais il n'y a pas de question de parti dans tout ceci. Il s'agit simplement de décider quel est le meilleur mode pour mieux servir les intérêts de la province. Or ceci peut être plus sûrement obtenu par le projet qui rapportera d'avantage à notre caisse dégaunie.

Quant à ce qui regarde la division est le fatal écrit est visiblement tracé sur le mur. Cette vente va être tout simplement une affaire de spéculation d'actions d'un bout à l'autre. Le capital nominal va être d'un million de piastres. Des débentures doivent être émises au montant de \$25,000 par mille. Elles seront vendues et l'argent empoché par les organisateurs de cette affaire.

Vu que par l'article 22 du projet de loi, les débentures seront une première hypothèque sur toute la propriété qui constitue la partie est, il est très-probable, il est même certain que le gouvernement va perdre tous ses droits. Une transaction semblable a eu lieu récemment dans l'Ohio. Plusieurs capitalistes de Boston sont grandement intéressés dans le sort du chemin de fer de Connoton Valley, un chemin à voie étroite et allant de Cleveland, Ohio aux houillères de Cohocton, une distance de 118 milles.

En 1879, Charles G. Patterson acheta ce chemin abandonné, dont 25 milles environ avaient été faits, moyennant la somme de \$45,000. Il organisa une compagnie qui émit des débentures sur la garantie du chemin pour \$22,000 par mille, soit en tout pour \$2,600,000 de débentures 7% et de plus des actions pour \$4,000,000 furent lancées sur le marché. La plus grande partie des actions fut donnée aux acquéreurs des débentures. Celles-ci se sont vendues jusqu'à 105; les actions à 40. Mais récemment, par suite du manque de confiance dans l'habileté et dans les moyens que M. Patterson pouvait avoir à sa disposition pour faire honneur à ses obligations, les débentures tombèrent à 70 et les actions se vendirent difficilement à 8.

En étudiant la charte de la compagnie du chemin de fer de la rive

nord, je ne puis me défendre de l'idée qu'une opération semblable ne soit projetée par les organisateurs.

La même chose a été faite avec d'autres entreprises.

M. Sénécal et ses amis ont évidemment étudié avec soin cette branche de la finance, et sauront mettre à profit le fruit de leurs études, si le vote de la Chambre leur en rend la tâche plus facile.

On fait un crime au gouvernement Joly de ne pas avoir rempli toutes ses promesses. Il peut bien se faire que la petite majorité qui appuyait ce cabinet rendit la chose impossible. Il n'en est pas ainsi du gouvernement du jour. Il est tout puissant et peut, sans aucun doute, faire ce qu'il veut.

Le résultat de sa politique relative à la vente du chemin de fer imprimera un surnom ineffaçable sur le front des hommes publics qui la feront triompher. Comme opération financière, c'est une faute énorme, et le trésor souffrira grandement des effets de cette transaction.

L'honorable premier ministre nous a dit que tout ce qu'il désirait était la bonne opinion de son pays et de sa province. Le résultat de sa politique au sujet du chemin de fer, quand la province se rendra compte de la nature du marché qui a été fait, transmettra le nom du premier ministre à la postérité avec la notoriété peu enviable du chef qui a troqué ses droits d'ainesse pour un plat de lantilles.

L'honorable M. **Beaubien**—*député d'Hechelaga*.—M. le président, une coïncidence singulière veut que je prenne la parole après l'honorable député de Montréal centre, celui-là même contre lequel j'ai eu à soutenir bien des luttes à propos de la politique des chemins de fer. Après avoir lutté longtemps l'un contre l'autre, le sort veut, à mon grand regret, que nous combattons aujourd'hui côte à côte pour la sauvegarde des intérêts publics.

Il y cependant encore plus d'un point sur lesquels nous différons mon honorable ami et moi. Lui n'a pas de confiance dans le cabinet et il le combat à outrance, cela se conçoit. Tandis que moi au contraire, sans lui retirer ma confiance je me permettrai de lui adresser des représentations avec les meilleures intentions du monde, et comme je dois le faire, je crois être un partisan fidèle qui aime son pays et son parti, mais qui fait passer les dictées de sa conscience avant celles de la discipline de parti.

Les remarques que j'ai à faire m'imposent une tâche aussi difficile que délicate à remplir. J'éviterai avec soin la moindre allusion qui serait de nature à blesser les susceptibilités de personne, et tout en disant franchement ce que je pense de la politique du gouvernement. Je serai aussi

réservé que le comporte une exposition claire de tous les détails de la transaction.

Lorsque, pour la première fois, retentit dans notre monde politique le programme, si fécond en grands résultats, de la politique des chemins de fer, je faisais alors mes premières armes dans la vie publique. Frappé des immenses avantages que procurerait cette politique, je devins l'un de ses plus fervents et de ses plus enthousiastes partisans. Je croyais comme je le crois encore que c'était le meilleur moyen pour développer notre jeune pays, rapprocher les extrémités isolées des grands centres, où se manifeste le plus l'activité nationale, répandre partout l'aisance, la prospérité, mettre en valeur les inépuisables ressources de notre sol, de nos immenses forêts, créer, vivifier dans toutes les directions des centres d'industries où notre population trouverait, tout en augmentant en nombre, un travail constant, et des gages rémunérateurs. L'opinion publique partagea ces espérances, qui étaient, pour ceux qui s'étaient faits les champions de cette politique nouvelle, de profondes convictions. Malgré tout le charme et l'entraînement que devaient faire naître d'aussi brillantes perspectives, cependant il y a eu lutte et lutte active, lutte forte, constante, car certains esprits, bien intentionnés, j'aime à le croire, voyaient dans les développements d'une politique comme celle-là un danger pour nos ressources financières. Heureusement ces craintes ne se sont pas réalisées, et le développement de notre système de voies ferrées a précisément amené le résultat que nous avions prédit, c'est-à-dire une augmentation dans la valeur de la propriété, une activité plus grande, plus intense dans nos relations commerciales, un accroissement fécond dans la richesse publique.

Néanmoins, pour nous, habitants de la province de Québec, les mots de politique des chemins de fer avaient une autre signification, plus importante sous certains rapports que celle que je viens de mentionner. Après avoir étudié la position géographique de notre territoire, les avantages incontestables qu'elle nous assure, par rapport au reste de la Confédération et aux relations commerciales avec les pays étrangers, après avoir, dis-je, considéré tous ces avantages, nos hommes publics du parti conservateur, car c'est à eux que nous devons rendre cette hommage mérité, reconnurent que non-seulement les voies ferrées bien développées dans toutes les directions devaient opérer un changement immense, mais que de plus, au point de vue local pour ainsi dire, cette politique sagement étendue à tout le Canada, ferait de la province de Québec, le centre, le théâtre des grandes opérations commerciales de tout le pays. C'est pour résumer cette grande pensée que Sir



George E. Cartier s'écriait un jour, dans le cours d'un magnifique plaidoyer en faveur de cette politique des chemins de fer : *All on board for the West*. Ces paroles caractéristiques sont restées parce qu'elles peignaient bien une pensée féconde, une aspiration qui depuis a été partagée par tout le monde, et dont la réalisation préoccupe tous les citoyens. Depuis que cette phrase est tombée de la bouche de notre grand homme d'état je m'en suis toujours rappelé. Par ces mots, Sir George Cartier voulait nous faire comprendre que nous, les habitants de la province de Québec, nous devons aider de toutes nos forces à l'établissement d'un chemin de fer reliant les provinces de l'est aux immenses et fertiles plaines du nord-ouest, et que nous devons en même temps nous faire un devoir de diriger sur notre territoire le commerce qui se servirait de ce chemin pour atteindre l'est.

Il ne peut y avoir de doute que, par notre position géographique, par nos moyens faciles de communication par eau, par le fait que nous possédons des ports de mer magnifiques, et aussi par le fait que notre territoire offre la route la plus courte pour atteindre l'Atlantique, il ne peut y avoir de doute, dis-je, que nous sommes les *carriers*, pour me servir d'un terme anglais, du grain de l'ouest. Nous devons être fidèles à nos destinées. Nous avons par le passé montré que nous comprenions nos véritables intérêts et que nous savions prendre les mesures pour les sauvegarder.

Nous voyons aujourd'hui avec une légitime satisfaction ce que préoyaient les amis de la politique des chemins de fer soit dans notre province, soit dans la sphère plus grande des intérêts fédéraux. Avant quelques années nous aurons le fait accompli, nous posséderons ce magnifique réseau de voies ferrées sillonnant les régions de l'ouest, devenu le foyer de millions d'hommes, et déversant sur notre territoire les richesses de ces populations. Le chemin de fer du Pacifique sera terminé avant peu et nos moyens de raccordement avec cette ligne n'attendent plus qu'à faire le service pour lesquels la province de Québec a fait tant de sacrifices. Nous avons ce que nous recherchions : des communications avec l'ouest. Je me rappelle encore, non sans un certain sentiment de fierté, bien pardonnable je crois, les luttes vives que nous avons eu à soutenir à Montréal, lorsque les organisateurs de la compagnie du chemin de fer de colonisation du nord s'adressèrent à la générosité de la ville de Montréal pour obtenir de l'aide en faveur de leur entreprise.

Et plus tard, lorsque cette entreprise tomba dans le domaine de la politique, je me rappelle l'objection que l'on faisait valoir contre la poli-

tique éclairée du gouvernement de Boucherville et les raisons que nous donnions à l'encontre de ces objections. Nous disions que le chemin de colonisation du nord de Montréal devait être construit parce qu'il était destiné à devenir un chaînon du Pacifique, chaînon qui devait assurer à Montréal le trafic de l'ouest. Le corps électoral partagea nos convictions et approuva la politique que nous défendions. Aujourd'hui nous avons la satisfaction de constater que nos efforts ont produit les résultats que nous en attendions. Le vieux chemin de colonisation du nord est devenu non-seulement l'un des chaînons du Pacifique, mais va, à l'avenir, en faire partie directement. Cet avantage, dont on ne peut exagérer l'importance, ne me fait pas cependant perdre de vue les sacrifices que la province a déjà faits pour ce chemin de fer, et je ne me dissimule pas non plus le sacrifice nouveau que nous faisons en vendant comme on nous le propose à la compagnie du Pacifique. Oh ! si seulement notre chemin de fer avait été mis sur le même pied, si on lui avait fait une position semblable à celle que l'on a faite à la voie ferrée du Canada central, si on avait voulu introduire un mot, un seul mot de plus dans la charte de la compagnie du Pacifique, nous aurions été dans une bien meilleure position.

J'ai été l'un de ceux qui ont été frappés des avantages que cette addition d'un seul mot aurait procurés à notre voie ferrée et, de concert avec quelques-uns des honorables ministres, en ma qualité de citoyen de la province de Québec, je me suis permis d'insister auprès des autorités fédérales pour qu'elles accordassent cette addition. Malheureusement, nous n'avons éprouvé qu'un refus à chacune de nos démarches, à chacune de nos instances les plus pressantes. Je ne sais à quoi attribuer cet insuccès, mais je puis dire qu'autant qu'il m'a été possible, j'ai travaillé à assurer à la voie ferrée du gouvernement les avantages qui ont été accordés au chemin de fer du Canada central, c'est-à-dire : obliger la compagnie du Pacifique de fournir toutes les facilités raisonnables à notre chemin, pour la réception, l'expédition et la livraison du trafic, et pour le retour des voitures plateformes et autres véhicules. Dans le cas de vente ou d'affermage, ou bien encore dans le cas où le gouvernement en aurait fait une exploitation de l'état, cette addition d'un mot dans la charte du Pacifique nous aurait valu des bénéfices considérables. Dans la circonstance actuelle par exemple, nous aurions retiré plus de la vente que nous n'allons le faire. La compagnie du Pacifique aurait été forcée de nous donner plus cher, de nous donner un prix plus élevé que celui que nous allons avoir.

J'ai dit, M. le président, que la vente à cette compagnie était une

transaction que nous devons approuver, surtout par le fait que nous allions voir la réalisation de la grande idée que j'ai rappelée, mais ceci ne me ferme pas les yeux sur le fait qu'il y a devant nous des offres plus avantageuses que celle que des considérations générales, au point de vue du développement futur de la province, nous forcent d'accepter. Cependant comme nous avons, par cette transaction, le Pacifique, en chair et en os, je ne puis qu'approuver ce qui a été fait quant à la division ouest.

Et si nous, habitants de Montréal, nous nous déclarons satisfaits de la vente, qu'on n'aille pas croire que c'est par égoïsme que nous le faisons. Non, nous ne sommes pas égoïstes ; non, nous ne négligeons pas les intérêts de la province pour ne voir que ceux de notre district. Nous voulons que le terminus de la grande ligne transcontinentale soit dans notre province. Ce terminus ne sera plus à Ottawa, mais dans Montréal même. On a dit que le commerce sera où le voudront ses intérêts. Mais, comme dit le proverbe anglais, il vaut mieux avoir l'oiseau dans la main que de le voir dans le bois. Il y a douze ans que nous disions aux citoyens de Montréal, lorsqu'il s'est agi de la souscription du million de piastres, cet aide assurera à votre ville le terminus du chemin de fer Pacifique ; eh bien ! nous l'avons enfin ce terminus, à tout le moins en arrière de cette ville. Si donc, je donne mon appui au gouvernement, c'est parce que je crois agir à l'avantage de toute la province. Et je vais le prouver. On a dit que vendre la division ouest à la compagnie du Pacifique, c'est déprécier la valeur du reste du chemin. Je ne le crois pas, et je me fais fort de prouver le contraire. On a dit aussi que si l'une des propositions qui ont été faites au gouvernement avait été acceptée, nous aurions eu deux terminus virtuels du Pacifique, et que nous n'aurions pas plus perdu de ce que nous aurions eu deux débouchés plutôt qu'un seul.

A ce raisonnement il n'y a pas grand chose à redire, si nous avons été certains d'avoir au moins le terminus du Pacifique, c'est-à-dire un raccordement avec l'ouest. Il n'y a pas de doute que la vente que nous discutons a eu pour effet d'ajouter de la valeur aux propriétés immobilières dans le district de Montréal. Quoiqu'il en soit des autres soumissions, il ne faut pas oublier ni chercher à déprécier les avantages que nous assure la transaction, objet de ce débat. On a dit aussi et je crois que c'est l'honorable député de Montréal centre qui l'a dit, que le commerce du nord-ouest suivra la règle générale et qu'il se rendra là où l'attirera ses intérêts. Mais tout en acceptant cette doctrine je ne puis me défendre de l'idée qu'ici comme dans d'autres circonstances, il ne faut pas négliger de mettre en pratique cette vieille et sage maxime

aide-toi, le ciel t'aidera. C'est ce que nous devons faire à présent, il faut que nous fassions ce sacrifice et l'avenir, je l'espère, nous donnera raison.

Je viens de parler de sacrifice, ceci m'amène à vous prier de me permettre de revenir sur un point que j'ai déjà traité, il y a un instant. Lorsque j'en ai parlé tout à l'heure, l'honorable premier ministre n'était pas présent et comme il nous est revenu, j'en profite pour parler de nouveau de ce sujet.

Il m'a été donné d'entendre dire que le gouvernement était à la merci de la compagnie du Pacifique et qu'il était ainsi forcé d'en passer par ses conditions.

Il n'est que trop vrai que cet élément, que cette dépendance jusqu'à un certain point, ait joué un certain rôle dans les négociations qui ont précédé la vente. Comme je l'ai dit, j'ai été à Ottawa avec l'honorable premier ministre, et M. Church, alors député de Pontiac, lorsqu'il s'est agi de cette question, et aujourd'hui j'ai la consolation de pouvoir dire : J'avais bien dit ce qui arriverait. J'ai dit à mes honorables amis : demandons l'insertion dans la loi d'un mot ou deux et cela vaudra des millions pour nous, pour la province de Québec. Et aujourd'hui la compagnie du Pacifique, au lieu de se montrer dédaigneuse au sujet du chemin de fer, aurait été obligée de transiger avec le gouvernement, comme elle l'a fait avec le Canada central. Malheureusement la chose est faite, et il ne nous reste qu'à tirer le meilleur parti possible de la position que nous occupons.

J'arrive maintenant à la jonction Saint-Martin. De même que le gouvernement a cru sage d'établir ici une différence en prenant ce point comme terminus de la partie est qui sera une ligne distincte de l'autre à l'avenir, de même aussi c'est pour moi un point de divergence d'opinion avec mes honorables amis, avec lesquels j'ai toujours marché jusqu'ici.

L'honorable M. **Chapleau**—*député de Terrebonne, premier ministre et commissaire des chemins de fer.*—Pourquoi pas encore...

L'honorable M. **Beaubien**—*député d'Hochelaga.*—Ça dépend, si c'est le bon chemin que vous prenez. Nous avons à examiner deux questions. La première est celle relative à la vente de la division ouest ; sur celle-ci je crois m'être suffisamment expliqué pour que l'on sache ce que j'en pense.

Avant d'entrer dans l'examen de la seconde question qui a trait à la vente de la division est, j'éprouve le besoin de déblayer un peu le terrain de la discussion, car on l'a encombré de mille détails étrangers, suivant moi, à la question en elle-même. La plus grande confusion a

régné parce que l'on a fait intervenir confusément dans la discussion des considérations qui s'appliquaient soit à l'une ou à l'autre des questions, considérations qui auraient dû être présentées dans un ordre plus méthodique pour ne pas créer une confusion regrettable. Ceux qui ont pris la parole avant moi ont étrangement mêlé les deux questions. Pour que mes observations soient complètes, il me faut donc entrer sur le terrain qui a été parcouru par ceux qui ont parlé avant moi. Il ne faut pas oublier que les deux projets sont tellement liés qu'on ne peut avec clarté discuter l'un sans toucher à l'autre. Au reste, de la manière dont la discussion a été ouverte et conduite jusqu'à présent, il ressort ceci, c'est que quand le second projet sera déposé sur le bureau de la Chambre et soumis à nos délibérations, les caractères généraux de ces transactions auront été tellement discutés que personne ne voudra prendre part à un nouveau débat, après la terrible discussion qui a lieu à présent. Si j'anticipe un peu ce n'est pas de ma faute, car j'en suis forcé et par la nature même du sujet et par l'exemple qui m'a été donné par les orateurs qui m'ont précédé.

Pour bien se rendre compte de l'importance de la décision que nous avons à rendre, il importe beaucoup de savoir si la vente de la division est, telle que projetée par le gouvernement, est aussi avantageuse que celle de la partie ouest, à laquelle je viens de donner mon adhésion. Pour cela il faut se poser une question. La partie est augmentée-t-elle en valeur? L'expérience que nous pouvons recueillir en examinant la statistique relative à l'exploitation nous dit-elle que les espérances que l'on a pu concevoir se réaliseront? Je crois que nous avons en effet des preuves qui ne nous permettent pas de douter que cette partie du chemin augmente tous les jours en valeur. Le passé lui-même ne nous enseigne-t-il pas que nous devons nous garder de nous hâter dans une transaction de ce genre. Pendant que mes honorables amis de la gauche étaient au pouvoir, une proposition d'affermage a été faite pour le prix de \$200,000 par année. Et depuis qu'est-il arrivé? Depuis, le chemin de fer a doublé en valeur. Aujourd'hui on offre autant pour la seule division de l'est que l'on offrait, il y a quelques années, pour tout le chemin. N'est-ce pas là une preuve de l'étonnante augmentation qui s'est produite dans la valeur de cette propriété. Des hommes d'affaires ont pensé que la partie est allait être dépréciée, allait perdre de sa valeur maintenant qu'elle est détachée de la division ouest. En regardant les choses de près, si la Chambre veut bien me suivre, on remarquera qu'au contraire, plusieurs causes devront déterminer, concourir à faire augmenter rapidement en valeur la partie est. Que l'on me permette d'indiquer quelques-unes de ces causes.

En premier lieu nous devons nous rappeler que la compagnie du Pacifique est un acheteur en perspective, c'est-à-dire que ses intérêts lui feront un devoir de s'emparer du restant de la voie, afin de se rapprocher davantage du littoral atlantique. Ceci commence déjà à donner de la valeur à notre voie ferrée, puisqu'il y a un acheteur tout trouvé.

Une seconde raison et je la trouve dans la tendance de plus en plus accentuée, de grossir le tonnage des steamers océaniques. Déjà nous avons de ces immenses constructions navales, véritables villes flottantes, qui jaugent jusqu'à 7,000 tonneaux. Les diverses compagnies qui font le service entre le Canada—et particulièrement entre les ports de Québec et Montréal et l'Europe, devront nécessairement suivre cette progression dans le nombre du tonnage des steamers, si elles ne veulent pas rester en arrière. La ligne Allan, digne rivale des compagnies américaines, a déjà commencé à suivre l'exemple donné et elle a fait construire le *Parisian* qui compte au-delà de 5,000 tonneaux. La ligne "Dominion" en fait autant à l'heure qu'il est. Il n'y a donc pas de doute que le tonnage des vapeurs qui fréquentent les ports de Québec et Montréal ira en augmentant d'ici à quelques années, et ceci sera fait pour soutenir la concurrence des lignes étrangères et pour suffire aux demandes de l'immense commerce d'échange qui se fait aujourd'hui entre l'Amérique et le vieux continent.

Avec cet accroissement du tonnage des vapeurs, il y a à présumer que bientôt le commerce maritime qui atteint aujourd'hui Montréal, s'arrêtera à Québec, pour y prendre la voie ferrée. Déjà le *Sarmatian* ne peut que difficilement se rendre à Montréal à cause de la petitesse du chenal à certains endroits, et il fait généralement escale à Québec. Dans ses efforts pour avoir le plus possible du trafic maritime inter-océanique Montréal n'avait pas à coup sûr prévu cette difficulté insurmontable. Il a déjà perdu beaucoup de ce commerce, non que le mouvement dans le port de Montréal ait diminué, mais il n'a pas augmenté depuis quelques années, ce qui revient à la même chose au point de vue où je me place. Par l'excellente position qu'il occupe, Québec peut se vanter qu'il est à la tête de la navigation du Saint-Laurent. Le chemin de fer vient jusque sur ses quais à eau profonde, Québec sera donc le terminus du chemin de fer du Pacifique. Les deux points que je viens de traiter en peu de mots, nous aideront maintenant à établir la valeur de la partie est.

Je prétends, fondés sur ces motifs, que nous pouvons la vendre plus cher que le gouvernement nous le propose. Eh quoi, M. le président, voici un chemin qui, bientôt, va être relié avec l'Intercolonial, ce qui lui

permettra d'enlever au Grand Tronc 20,000 chars par année de trafic et l'on voudrait prétendre qu'avec des perspectives aussi rassurantes, nous devons vendre à tout prix pour soulager le budget.

Non, M. le président, je ne me sens pas la force de partager une illusion aussi étrange. Oublie-t-on que l'embranchement St-Charles, l'établissement d'un service de bateaux, faisant en toute saison, le service entre les deux rives à Québec, oublie-t-on, dis-je, que ce raccordement va ajouter une nouvelle valeur à notre chemin de fer ! . . . Ce n'est pas tout. A-t-on songé aux magnifiques avantages qu'offre Trois-Rivières pour le commerce maritime. Situé à mi-chemin entre Montréal et Québec, offrant toutes les facilités désirables à la grande navigation, cette ville pourra aussi avoir sa part de ce commerce. C'est là encore un nouveau motif de priser haut la valeur de notre chemin de fer. De plus les propriétaires du chemin du Pacifique sont les mêmes qui contrôlent la voie ferrée de Woodstock ; ils auront donc intérêt à voir leurs chars venir sur notre voie pour prendre l'Intercolonial et se diriger ensuite sur leur voie.

Pour engager quelques députés à appuyer la politique du gouvernement on dit, mais il faut vendre car ne voyez-vous pas le tort immense que va causer à notre chemin de fer celui qui se construit de Sorel à Lévis. C'est un rival du chemin du nord : Comment, M. le président, c'est au moment où nous voulons 20,000 chars au Grand Tronc qu'on nous dit cela. Croit-on réellement que cette nouvelle ligne va faire une concurrence aussi terrible comme celle qu'on s'efforce de nous faire entrevoir. A quoi se réduit les avantages qu'offrira la future ligne rivale, à un mile seulement. Voilà l'épouvantail avec lequel on veut nous effrayer, à part cela, Sorel, le principal point que cette ligne traverse ne donne que bien peu de trafic au chemin de fer du nord.

Nous ne sommes pas exposés à perdre grand'chose en supposant que le projet de prolonger le chemin de fer St-Lambert et Sorel serait mis à exécution. Au reste, je le demande à la Chambre, se trouverait-il des hommes d'affaires assez peu soucieux de leurs intérêts pour risquer à un tel point leurs capitaux, si réellement il y a risque au gré d'une rivalité aussi ruineuse comme celle que nous représentent les amis quand même du cabinet. En voilà assez sur ce mythe d'une concurrence sérieuse nous venant de la rive sud. Il n'y a rien à craindre des lignes de la rive sud ; j'écarte donc cet argument avancé par les défenseurs de la vente.

Pour nous guider sûrement dans l'appréciation que nous devons faire de la valeur de la division est, n'avons-nous pas les chiffres relatifs à l'exploitation des deux dernières années. Que disent-ils ces chiffres ? Ils

nous prouvent que depuis deux ans il y a eu une augmentation considérable dans le volume du trafic. On n'a qu'à les consulter, qu'à les lire pour s'en convaincre. Ces chiffres sont trop bien connus de la Chambre pour que je me croie justifiable de l'ennuyer en les lui remettant sous les yeux.

Je crois avoir prouvé que la partie est ne fera qu'augmenter en valeur à l'avenir. Maintenant, je prends la liberté de poser une question, une simple question. Qui doit bénéficier des avantages que j'ai indiqués, qui doit bénéficier de la plus-value que notre chemin va certainement avoir dans peu d'années? Sont-ce les amis du gouvernement ou la province? Moi je veux que la province en bénéficie.

Avant d'aller plus loin, je désire m'arrêter un instant pour vider une question toute personnelle. Pour expliquer, dit-on, l'attitude hostile que j'ai prise vis-à-vis le gouvernement à l'occasion de la vente de la division est, on a fait courir toute espèce de nouvelles. On a dit que j'étais contre la vente de la partie est parce que je n'avais pas pu avoir le chemin, rappelant la fable des raisins qui étaient trop verts. Je suis très à l'aise pour répondre à ces accusations plus ou moins déguisées. Si on tient à le savoir, ou plutôt à ce que je le répète, je n'ai aucune objection à faire la déclaration suivante : Je n'ai pas été d'aucun syndicat qui ait fait des offres au gouvernement pour l'achat ou l'affermage du chemin de fer provincial. Jamais je n'ai renoncé au droit que j'ai de me prononcer contre une offre que ne je considérerais pas assez avantageuse, et j'ai dit à mes amis que je préférerais que la province gardasse le chemin de fer.

Maintenant que l'on me permette de revenir à la question. Le revenu net de l'exploitation du chemin sera pour 1882, de \$340,000 à \$400,000.....

L'honorable M. **Chapleau**—*député de Terrebonne, premier ministre et commissaire des chemins de fer.*—Les six derniers mois n'ont donné que \$126,000. En prenant cette base, on arrive à un total pour tout l'exercice de \$250,000 environ. On voit que l'honorable député commet une erreur de cent à cent cinquante mille piastres.....

L'honorable M. **Beaubien**—*député d'Hochelaga.*—Cela dépend de la manière dont on envisage les choses. Si je dis \$340,000, c'est à l'invitation de l'honorable premier ministre qui.....

L'honorable M. **Chapleau.**—Je ne permettrai pas de dire des choses que je n'ai pas dites. Lorsqu'on m'a demandé à Montréal quel était le revenu du chemin, j'ai répondu \$126,000 pour six mois et j'ai



dit que j'évaluais le bénéfice pour toute l'année à \$240,000 environ. Voilà ce que j'ai dit et pas autre chose. Je ne puis me rendre compte de l'obstination apportée par l'honorable représentant.

L'honorable M. **Beaubien**.—Oh ! je n'y mets pas d'obstination. J'ai pris note du discours de l'honorable premier ministre ; au reste, le chiffre de \$340,000 m'a toujours paru accepté par tout le monde et je suis surpris de voir qu'on le répudie avec tant de vigueur.....

M. le **Premier ministre**.—Mais M. le président, les remarques que nous sommes forcés d'entendre ne sont pas parlementaires...

L'honorable M. **Beaubien**.—Il me reste bien la liberté de dire que je suis convaincu que l'excédent de la recette sera, pour l'exercice en cours, de \$340,000. La moitié de cette somme est \$175,000. Le syndicat McGreevy offre \$200,000 par année. C'est donc \$25,000 de plus par an, seulement \$25,000, eh bien ! je n'hésite pas à dire qu'avec un peu d'économie, on regagnera facilement cette différence et au-delà même. Si nous gardons le chemin de fer, la province se trouvera donc à bénéficier de toute l'augmentation que produiront les causes que j'ai signalées tout à l'heure. On m'a demandé quelle était ma politique, elle se résume en deux mots : Tout ce que je veux c'est que la province ait le bénéfice de cette augmentation. Voilà sur quoi je m'appuie pour combattre le projet de vendre la division est. Ah ! je comprends bien que les gens du syndicat aiment à faire de bonnes affaires. C'est très-bien pour eux. Mais ce qui fait leur affaire dans ce cas-ci ne fait pas celle de la province. Nous avons tout à gagner en gardant le chemin de fer.

L'histoire nous apprend que les Romains, ce grand peuple qui a soumis l'univers à ses lois, pressés de toutes parts par un ennemi dangereux, prirent le parti de temporiser et que l'illustre général qui commandait l'armée romaine remporta en définitive de beaux triomphes sur son redoutable adversaire. Pourquoi ne ferions-nous pas de même ? Pourquoi ne temporiserions-nous pas ? Encore une fois, nous avons, la chose est claire, tout à gagner, à retarder la vente. Déjà le passé nous montre un exemple, qui est arrivé à notre connaissance à nous tous. Il y a à peine quatre ans que l'opinion publique s'est sérieusement occupée d'un projet d'affermage. Si l'honorable chef de l'opposition, alors premier ministre, eût loué le chemin comme la proposition lui en a été faite, n'est-il pas vrai que la province aurait perdu beaucoup par cette transaction. Entre autres préjudices causés à la province, nous ne pour-

rions pas faire aujourd'hui le bon marché que nous faisons pour la partie ouest. Rien ne nous presse pour le présent.

Mais on me répond, où prendre l'argent pour faire les grands travaux qui doivent être exécutés à Québec, travaux que le syndicat prend à sa charge. On dit que ce syndicat va faire beaucoup de choses à Québec; qu'il va même construire des élévateurs pour le grain. M'est avis qu'en cherchant bien, le gouvernement trouverait les moyens de tourner cette difficulté, qui n'en est pas une sérieuse au fond. Il est dit, il est vrai, que le syndicat devra faire tels et tels travaux, mais on ne trouve nulle part un texte qui fixe une date à laquelle ces travaux doivent être exécutés. Le syndicat ne s'oblige pas de terminer ni même de commencer ces travaux à une époque déterminée, il ne dit pas quand il fera ces travaux. Ceci me rappelle la proposition qui a été adoptée, il y a quelques années par l'Assemblée législative au sujet de l'abolition du Conseil législatif. Le "pas maintenant" ressemble beaucoup au "quand" du projet relatif à la division est. Quand ces travaux seront-ils faits? Puisque le gouvernement n'a pas jugé qu'il fût nécessaire de préciser une date pour l'accomplissement de ces grands travaux, nous devons penser qu'il n'y attache pas l'importance que l'on veut nous faire croire et qu'il n'y a pas de nécessité bien pressante pour la province, de s'endetter dès à présent pour ces travaux, étant donné le fait que le syndicat n'est pas obligé de les faire immédiatement. Nous pouvons donc écarter sans risque cette prétendue difficulté.

Mais voici une autre objection que l'on fait valoir. On dit, en gardant le chemin le gouvernement est responsable, comme exploitant, des accidents, et l'on s'écrie : Voyez donc les pertes immenses que le trésor est exposé à payer par suite d'accidents. Voyez l'accident du pont de Belœil, qui a tant coûté au Grand-Tronc. La même chose peut nous arriver d'un moment à l'autre. Histoires que tout cela. Nous ferons face à tout cela comme nous devons le faire pour les réclamations de MM. McGreevy et McDonald, qui exigent plus de trois millions. Au reste, il n'y a pas eu d'accident bien grave jusqu'à aujourd'hui, pourquoi y en aurait-il plus à l'avenir? J'espère que nous n'aurons pas plus d'accidents à déplorer à l'avenir que par le passé.

J'ai dit qu'en discutant cette question de la vente du chemin de fer, il était impossible de ne pas toucher au projet de loi relatif à la partie est. Lorsque le deuxième contrat sera l'objet des délibérations de la Chambre, celle-ci sera tellement lasse de la grande discussion qui aura eu lieu sur la vente de la division ouest, qu'elle éprouvera une répugnance invincible pour tout nouveau débat sur ce sujet, pour la bonne

raison aussi que la discussion actuelle aura épuisé le sujet en soi. Je profite donc de cette circonstance pour dire un mot du contrat relatif à l'espoir la partie est.

On a prétendu que les mille et un bruits, que les nombreuses rumeurs qui ont cours dans le public, sont fabriqués par certains gens, dans de contrecarrer l'action du gouvernement.

Je constate tout d'abord que le gouvernement n'a pas l'air de s'en occuper, car ça ne l'empêche pas de continuer sa route. En second lieu, je ne sais si les auteurs de ces rumeurs ou ceux qui les repètent ont l'intention qu'on leur prête, mais une chose indéniable c'est qu'elles existent. Elles existent parce que, je crois, elles proviennent jusqu'à un certain point de l'anxiété de l'opinion publique, anxiété qui a sa source, qui tire son existence, sa raison d'être de certains faits insolites qui se sont produits et qui se produisent encore tous les jours. Ainsi comment expliquer les agissements de quelques-uns des intéressés dans le contrat de la partie est autour des actions de la compagnie du Richelieu. Est-ce que ces agissements n'indiqueraient pas que l'on a formé le projet d'ériger un monopole entre Québec et Montréal, au détriment des relations commerciales et autres qui existent entre ces deux villes, entre ces deux districts. Est-ce que ce monopole, s'il réussit à s'implanter, n'aurait pas pour premier résultat une surélévation des prix de transport des marchandises d'abord, et des voyageurs ensuite. Déjà, si je suis bien renseigné, on a commencé, pour préparer le public, pour que la transition ne soit pas trop forte, on a commencé, dis-je à hausser les tarifs sur le chemin de fer. On a exigé \$15.00 par wagon de bois de St-Jérôme.....

L'honorable M. **Chapleau**—*député de Terrebonne, premier ministre et commissaire des chemins de fer.*—C'est une calomnie. D'ordinaire un wagon ne porte que 10 tonneaux pesant et on ne doit jamais mettre plus que cela ; c'est sur cette base que la tarification des marchandises est faite. Si on met 18 ou 20 tonneaux au lieu de 10 rien d'étonnant à ce que l'administration fasse payer une proportion raisonnable pour la charge additionnelle, et c'est peut-être ce qui est arrivé dans le cas rap- pelé par l'honorable député.

L'honorable M. **Beaubien**—*député d'Hochelaga.*—Ce sont les personnes qui ont payé qui me l'ont dit.

M. le **Premier ministre.**—Ce n'est pas exact.

L'honorable M. **Beaubien.**—L'honorable premier ministre dit que si on a demandé plus que le prix ordinaire c'est qu'on avait chargé

les wagons plus que le poids réglementaire ; c'est possible, et les renseignements que l'on m'a donnés peuvent peut-être péchés par inexactitude.

M. le **Premier ministre**.—Il n'y pas eu d'augmentation de tarif. . . .

L'honorable M. **Beaubien**.—Un mot, maintenant, du syndicat de la partie est. Je dois dire que dans les noms des personnes responsables, il n'y a pas lieu de placer une grande confiance. Comment, M. le président, nous cédons une propriété qui vaut des millions et nous n'exigerions pas plus de garanties que celles qui ont été communiquées jusqu'ici au public. Nous avons affaire à une compagnie où pas un individu ne peut nous offrir une garantie raisonnable, et nous irions ainsi, de gaieté de cœur, nous départir de notre propriété, vendue à un prix si modique. Avant que la Chambre ne s'engage dans une voie aussi périlleuse que celle que l'on nous propose, pour les intérêts du trésor, il nous faut connaître la liste des porteurs des actions de la future compagnie. Il nous l'a faut cette liste. . . .

M. le **Premier ministre**.—Quand.

L'honorable M. **Beaubien**.—Je l'ai dit. . . .

M. le **Premier ministre**.—Vous l'aurez dans 15 jours. . . .

L'honorable M. **Beaubien**.—J'ai lu cette liste d'actionnaires et j'espère que l'honorable premier ministre la déposera sur le bureau de la Chambre.

M. le **Premier ministre**.—Sans doute.

L'honorable M. **Beaubien**.—On fera sonner bien haut le nom de certains capitalistes afin de séduire l'opinion publique, mais on ne doit pas s'arrêter aux dires d'officieux qui ont intérêt à cacher le fond des choses. On a vu déjà des compagnies en banqueroute composées de millionnaires. M. Ross lui-même, dont on ne fait que parler dans les cercles ministériels, s'est fait prendre déjà dans de telles compagnies. Il importe donc que nous ayons une liste d'actionnaires dont la responsabilité soit une garantie pour les intérêts de la province ; des actionnaires qui pourront payer et qui, de fait, paieront quand le temps en sera venu.

M. le **Premier ministre**.—~~Exécutez~~ Écoutez. . . .

L'honorable M. **Beaubien**.—Jusqu'ici la formation de ce syndicat n'a guère été conduite de manière à inspirer de la confiance au

public ni aux autres capitalistes qui auraient pu être tentés d'en faire partie. Un jour on voyait figurer le nom de M. Rois et le lendemain il disparaissait comme par magie. M. McGreevy allait à Ottawa, en revenait et toutes ces allées et venues nous amenaient des surprises sous le rapport du personnel du syndicat. Lui-même, M. McGreevy en faisait partie, puis disparaissait, puis revenait de nouveau. Il y a eut tant de changements à vue que l'on ne sait vraiment qui fait partie de ce syndicat. Tout le monde y a passé et personne, à l'exception d'un seul—et ce n'est pas celui-là qui lui donnera du prestige comme affaire solide au point de vue du capital—n'y est resté. Tout cela parce qu'on ne voulait pas, je présume, donner le contrôle à ceux qui n'avaient pas de capitaux à mettre dans l'entreprise.

M. le **Premier ministre**.—M. le président, je crois de mon devoir d'interrompre l'honorable député d'Hochelaga pour lui présenter, ainsi qu'à la Chambre, une simple observation. En exposant la politique du gouvernement, comme c'était mon droit et mon devoir de le faire j'ai cru nécessaire de faire voir à la Chambre les grandes lignes qu'embrassait cette politique, mais j'ai dit aussi à plusieurs reprises qu'il fallait attendre que le projet de loi relatif à la vente de la division est fut régulièrement déposé sur le bureau et que nous fussions appelés à délibérer sur ce projet avant d'en discuter les détails. Il n'est pas régulier pour l'honorable député d'Hochelaga, de faire les observations que nous venons d'entendre. Je ne réclamerai pas cependant qu'il discontinue, en me servant des dispositions du règlement qui régit nos délibérations, seulement je ferai observer que ce n'est pas loyal envers la Chambre et le gouvernement que de parler d'un sujet dont nous ne sommes pas régulièrement saisi. Cette conduite, toute habile qu'elle puisse paraître aux yeux de mon honorable ami, ne l'est guère pourtant, elle n'est pas ni loyale, ni convenable, ni parlementaire. Elle n'est pas parlementaire parce que le discours de l'honorable député roule sur une question qui n'est pas devant la Chambre.

L'honorable M. **Joly**—*député de Lotbinière*.—La leçon de l'honorable premier ministre me paraît doublement déplacée. L'honorable député d'Hochelaga a bien le droit de parler de la vente de la division est vu que tous ceux qui l'ont précédé en ont fait autant, en commençant par l'honorable premier ministre lui-même qui a donné l'exemple. J'en ai parlé et je ne crois pas avoir manqué à la convenance parlementaire, ni aux prescriptions du règlement. Je crois, M. le président, que l'honorable député d'Hochelaga a le droit de parler de la vente de la division est....

M. le **Premier ministre.**—Non...

L'honorable M. **Joly.**—Alors, M. le premier ministre n'est pas dans l'ordre en voulant empêcher l'honorable député d'Hochelaga de traiter son sujet comme il l'entend.

M. le **Président.**—L'honorable premier ministre a bien le droit de s'asseoir (rires).

En ce moment si j'intervenais, je crois que la Chambre aurait raison de trouver mon intervention tardive.

M. le **Premier ministre.**—Mes remarques n'ont rien qui ne soit très-raisonnable. Je n'ai pas entré dans les détails de la transaction quant à ce qui regarde la partie est du chemin de fer et je ne veux pas que l'on préjuge la question avant de connaître tout ce qui s'y rattache. Voilà ce que je désire que la Chambre comprenne bien,

L'honorable M. **Joly.**—Pas plus le premier-ministre qu'un autre ministre n'a le droit de dire ce que vous avez dit tout à l'heure.

L'honorable M. **Beaubien.**—Je puis me tirer d'affaire tout seul ; qu'on veuille bien me laisser faire.

L'autre jour, l'honorable premier ministre a parlé de M. Ross, en termes magnifiques, je n'ai rien à dire contre les éloges qui lui ont été adressés comme habile financier, seulement, j'ai cru que je pouvais à mon tour en parler. Malgré ce qu'en dit l'honorable chef du gouvernement, je crois avoir le droit de discuter une liste de noms que nous avons devant nous, pas complète il est vrai, mais enfin nous avons des noms, ils sont connus du public, à quoi bon essayer de les cacher. Ces noms ont figuré dans les colonnes des organes du cabinet, accompagnés de réclames superbes, pourquoi vouloir nous priver, nous députés, du droit de dire à notre tour ce que nous en pensons. N'y aurait-il par hasard que le gouvernement et ses amis qui aient le droit de tout dire.

Avant d'aller plus loin, il convient donc de bien examiner à qui nous avons affaire. Dans le choix des membres de ce syndicat, on a apporté un soin et un tact extraordinaires ; on a pris bien garde de ne s'adresser qu'à des gens qui ne pouvaient pas se montrer ingrats envers la province. En supposant, par exemple, que M. Ross perdrait sa mise, ne sera-t-il pas compensé par les \$6,000 par mille accordés à un certain chemin de fer de 200 milles dans lequel il est grandement intéressé. M. McGrevey pouvait-il refuser, hésiter, lorsqu'il avait à signer une réclamation d'un million et trois quarts. M. Gault a reçu \$14,000 pour une compagnie

dans laquelle il a des actions. Il ne pouvait non plus refuser. On voit aussi figurer le nom d'un manufacturier, de M. William Carrier, de la maison Carrier, Lainé & Cie. Cette maison a déjà fait des affaires avec le gouvernement pour divers travaux en fer, locomotive, chars etc., elle espère et de fait, elle continuera à fournir. Ça compensera la mise que M. Carrier fera. Ce qu'il donnera d'une main comme actionnaire de la future compagnie, il le retirera comme associé de la maison Carrier, Lainé & Cie. On voit aussi les fournisseurs du gouvernement depuis deux ans ; les noms des propriétaires d'une mine de charbon, en voilà encore qui y trouveront leur compte à être actionnaire.

M. le **Premier ministre.**—Ils ne sont pas actionnaires.

L'honorable M. **Beaubien.**—Encore un actionnaire de sombre. Je serais vraiment curieux d'avoir la liste de ces actionnaires introuvables, quand il s'agit de discuter leur mérite. M. Sénécal, au moins, ne s'en retirera pas je l'espère, car lui n'a rien à retirer. Les actionnaires dont je viens de mentionner les noms pourront bien risquer en tout \$25,000 lorsqu'ils auront la certitude de faire des profits annuels de \$20,000 en étant les fournisseurs de la voie.

Maintenant, je poserais une question au gouvernement. Est-ce que le droit de bailleurs de fonds est réservé au bénéfice de la province ? Ou bien, donne-t-on à la compagnie le droit d'hypothéquer la voie sans tenir compte de cette réserve du droit de bailleur de fonds.

L'honorable M. **Chapleau.**—Je suis forcé, M. le président, de vous prier de rappeler l'honorable député à la question. Il s'en est complètement écarté et je crois qu'il est grand temps qu'il y revienne ou qu'il soit forcé d'y revenir.

L'honorable M. **Beaubien.**—M. le président . . .

*Quelques voix à droite.*—Vous n'avez pas le droit de parler, il y a un rappel au règlement de formulé.

L'honorable M. **Beaubien.**—Je me lève pour discuter ce rappel et j'ai bien le droit de le faire . . .

*Quelques voix.*—Très-bien.

L'honorable M. **Beaubien.**—On a promis, on a même invité les députés à discuter cette grande et grave question de la vente du chemin de fer, en disant qu'elle ne devait pas être considérée comme une question de parti, mais comme une question nationale, c'est après avoir promis que chacun aurait ses coudées franches, pourrait exprimer librement son opinion que l'on en agit ainsi . . .

**M. le Premier ministre.**—Oui en temps et lieu.....

**L'honorable M. Beaubien.**—... et maintenant on vient mettre des entraves, on met une barrière. Plus tard on dira, à quoi bon rouvrir une discussion qui a déjà été épuisée ? à quoi bon revenir sur un sujet qui a déjà été discuté ? tandis qu'en réalité il ne l'aura pas été du tout. Il ne me reste plus qu'à attendre la décision de M. le président et de m'y soumettre.

**M. le Premier ministre.**—L'honorable député d'Hochelaga connaît mieux que cela ; l'honorable député sait bien qu'il insulte la Chambre en disant qu'elle ne discutera pas un contrat de quatre millions de piastres. Il sait ou doit savoir que cette Chambre est trop soucieuse des intérêts financiers de la province pour ne pas examiner avec soin un contrat, un acte public dans lequel il s'agit de quatre millions de dollars. Il insulte cette Chambre en la supposant capable de commettre une pareille faute, un manquement aussi considérable à son devoir. L'honorable député a dit que j'avais parlé de la division est et qu'il pouvait bien en faire autant. Quand j'ai parlé de ce sujet, je n'ai fait que mentionner le nom de M. Ross et cela dans le but de faire voir que les intérêts de la cité de Québec n'étaient pas en danger et que les crailleries que certaines gens à vues étroites, certains ambitieux déçus, ont fait entendre n'étaient nullement justifiées par les faits. Mais je me suis donné bien le garde d'entrer dans aucun détail sur cette transaction, qui recevra l'épreuve de nos délibérations lorsqu'il sera convenable de le faire.

**L'honorable M. Joly—député de Lotbinière.**—M. le président, cet incident me paraît avoir été soulevé bien inutilement par l'honorable premier ministre. Nous sommes bien libres de discuter les deux contrats, puisque la question est une en elle-même et qu'il est impossible de la diviser. Les deux divisions, qui font l'objet de deux transactions différentes en apparence, ne formaient qu'une seule et même voie ferrée. Parce que l'honorable premier ministre n'a pas eu le courage de soumettre à la Chambre les deux contrats à la fois, il faudrait le suivre !... pour moi, je ne suis pas de cet avis. Je n'ai pas compris ainsi la position de la question lorsque j'ai moi-même pris part à la discussion, et je ne vois pas pourquoi nous changerions l'état dans lequel elle a été depuis que nous délibérons.

**M. Gagnon—député de Kamouraska.**—M. le président, je prétends qu'il est impossible de traiter séparément les deux questions de la vente de la division ouest et de la vente de la division est. Car,—et l'hono-



nable premier ministre paraît l'avoir oublié,—il y a des obligations mutuelles, réciproques, qui rendent la chose impossible. Ainsi, en vendant à la compagnie du Pacifique, le gouvernement contracte vis-à-vis cette compagnie certains engagements. Et en vendant la division est, les acquéreurs de cette partie du chemin acceptent les obligations du gouvernement, mais il n'en est pas moins vrai que la province reste toujours responsable vis-à-vis la compagnie du Pacifique de la fidèle exécution de ces engagements. Avant d'approuver le contrat de vente pour la partie ouest, avant d'accepter ces engagements, il faut donc s'assurer si ceux qui devront être substitués au gouvernement seront capables de remplir ces obligations. L'honorable député d'Hochelaga discute la position financière des membres du syndicat, c'est parfaitement juste et pour la province et pour les intéressés eux-mêmes.

Les documents que nous avons, les soumissions qui sont contenues dans ces documents sont pour toute la voie. Afin de voir si le gouvernement a réellement choisi la meilleure offre, il faut donc que nous comparions les offres faites avec le résultat d'ensemble des transactions que le cabinet nous demande d'approuver. Nous avons donc le droit de discuter toute la politique du gouvernement sur la question de la vente. Cela est dans l'intérêt de la discussion et du cabinet, et il vaut mieux à tous les points de vue de laisser aux membres de la Chambre le droit de traiter à la fois les deux questions.

L'honorable M. **Beaubien**—*député d'Hochelaga*.—J'ai encore quelques observations à présenter sur le rappel au règlement donc mon discours a été l'objet. Je désire ajouter ceci à ce que j'ai déjà dit : Si la décision qui va être rendue est contre ma prétention, je ne fais pas de menace, mais je déclare que j'userai de cette décision pour empêcher tout autre membre d'entrer sur un terrain que le jugement qui va être prononcé m'aura interdit de parcourir.

M. **Stephens**—*député de Montréal centre*.—J'ai toujours compris que nous étions absolument libres de discuter les deux contrats de vente à la fois. L'attitude prise par l'honorable premier ministre m'étonne au plus haut degré.

Elle me surprend d'autant plus qu'il ne m'est jamais venu à l'esprit que l'on pouvait soulever la moindre objection parce que l'on discute la vente de la division est en même temps que celle de la division ouest et qu'il me semble impossible de discuter l'une sans toucher à l'autre.

M. le **Premier ministre**.—Il n'est pas parlementaire d'entrer

dans tous les détails d'un contrat qui n'est pas soumis à la Chambre et qui ne fait pas l'objet de nos délibérations. Voilà ma prétention, et je la crois fondée en droit comme en pratique parlementaire.

L'honorable M. **Taillon**—*député de Montréal est, président de l'Assemblée législative.*—Lorsqu'il s'agit de scènes disgracieuses ou de désordres, je comprends qu'il est, dans ce cas, du devoir du président d'intervenir spontanément, c'est-à-dire d'interposer l'autorité dont la Chambre l'a fait le dépositaire, afin de maintenir le décorum de ses délibérations. Mais lorsqu'il s'agit de digressions, comme cela arrive assez souvent, je n'arrête pas les orateurs, hormis que l'on attire mon attention sur le fait que celui qui parle s'écarte du sujet en délibération. Je fais ces remarques dans le but de répondre au sentiment que semblaient éprouver certains députés au sujet de mon abstention d'user de l'autorité dont on a bien voulu me revêtir, lorsqu'il s'est produit un incident à peu près analogue à celui-ci il y a quelques instants.

Maintenant j'arrive au rappel au règlement formulé par l'honorable premier ministre.

La proposition qui fait le sujet du présent débat est rédigée en ces termes : " Que la Chambre se forme maintenant en comité pour considérer certaine résolution décrétant et confirmant la vente de cette partie du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, s'étendant depuis la cité de Montréal, jusqu'à St-Jérôme, Aylmer et la cité d'Ottawa, conformément aux conditions du traité conclu avec la compagnie du chemin de fer Pacifique canadien, transmis à cette Chambre par Son Honneur le lieutenant gouverneur par son message daté du 16 mars. " On dit que les deux chemins qui sont vendus, n'en forment qu'un seul à l'heure qu'il est, c'est possible, mais deux contrats ne font pas qu'un contrat. Or le débat roule sur les contrats non sur le chemin de fer. Je ne puis donc pas permettre la discussion des détails d'un contrat qui n'est pas déposé sur le bureau et dont la Chambre n'a pas été régulièrement saisie. Je comprends que pour faciliter l'exposition de la question, il soit utile de parler de la deuxième transaction, celle qui regarde la partie est, mais on ne peut le faire qu'incidemment.

Maintenant je m'en rapporte à la bonne volonté des membres pour limiter le terrain de la discussion aux seuls sujets sur lesquels elle doit porter.

L'honorable M. **Beaubien**—*député d'Hochelaga.*—Bien, cette décision est précisément celle que je provoyais et je sais comment en tirer partie, car la péroraison qu'il me reste à faire ne sort pas des prémisses que j'ai posées. Je dirai, incidemment, que le syndicat de la

partie est aura pour \$240,000 d'ouvrages pressants indispensables à faire. Je demanderai au gouvernement si cette somme fait partie du prix de vente. Quant à discuter le contrat, clause par clause, je me réserve le droit de le faire plus tard.

J'ai démontré que la partie est allait augmenter beaucoup en valeur ; que cette augmentation doit avoir lieu à une époque fort rapprochée. J'ai dit aussi que cette augmentation dans la valeur doit être gardée pour en faire bénéficier la province. C'est là le vœu de la population. Si l'honorable premier ministre voulait franchement, sincèrement consulter ses amis, les consulter sans leur tenir devant les yeux la menace que l'on connaît dans le cas où il s'apercevait qu'ils ne partagent pas ses vues, il verrait que tous lui diraient qu'il vaut mieux garder la division est. Jusqu'ici ma carrière politique, sans être brillante a dû moins ceci de caractéristique, c'est que j'ai toujours suppliée à mon manque de talent par mon dévouement à mon parti et à mes chefs, mais dans cette circonstance-ci, mon devoir de représentant du peuple m'oblige de voter contre la politique de l'honorable premier ministre.

Je suis convaincu qu'avant un an la compagnie du Pacifique nous fera de meilleures offres que nous avons parce qu'il lui faut aller à eaux profondes à Québec. Cette compagnie, comprendra, si déjà elle n'a pas manifestée cette conviction—qu'il lui faut dans l'intérêt de son grand trafic ce dernier chaînon à sa ligne transcontinentale.

Je ne vote pas non-confiance dans le cabinet, mais je lui dis simplement de garder la voie ferrée. Mon vote signifie donc que j'ai de la confiance dans le gouvernement puisque je veux qu'il reste propriétaire de notre chemin. Je dis au gouvernement, gardez M. Sénécal, c'est un homme qui possède un grand esprit d'initiative et continuez d'administrer la voie ferrée. C'est une belle propriété et je dis gardez-là, elle vous rapportera beaucoup plus qu'aujourd'hui si vous ne vous hâtez pas de vous en désaisir. J'ai la conviction que la Chambre partage les idées que j'exprime en ce moment, je suis certain qu'elle est avec moi et qu'elle désire, elle aussi, que le gouvernement ne donne pas suite à cette partie de sa politique. Tout le monde est convaincu qu'avant longtemps la compagnie du Pacifique donnera plus qu'il nous est offert.

Le gouvernement fédéral donnera, cela ne fait pas de doute pour personne — l'Intercolonial à cette compagnie, le chemin du Pacifique sera alors une immense ligne s'étendant de Halifax à Vancouver. Cette supposition n'est pas toute gratuite, car je l'appuie sur les paroles prononcées devant la Chambre des communes par le ministre des chemins de fer. Dans ce cas, je vous le demande, M. le président, ne sera-t-il

pas de première nécessité pour la compagnie du Pacifique de se rendre maîtresse par le droit de propriété de cette ligne de Montréal à Québec, ligne qui servira à relier l'ouest avec l'est. Je ne tourne pas le dos à mes amis, tout ce que je fais c'est que je viens à la rescousse de la province et en cela je fais mon devoir. Peut-être que dans trois mois la compagnie du Pacifique offrira plus que nous ne recevons et dans ce cas, je veux que Québec en profite, Je veux que la province en bénéficie et non la compagnie à laquelle nous aurons cédé nos droits de propriété. Je veux que le trésor public profite de la différence des prix et non les amis du cabinet, quelque intéressants qu'ils soient. J'ai recommandé la politique de temporisation ; un journal du district de Montréal, un journal conservateur, le *Nord*, considéré comme inspiré par le Révd. M. Labelle, cet ami si dévoué de la province, a publié, il n'y a pas longtemps encore un article de fond dans ce sens. Il recommande de temporiser, et voilà ce que j'ai dit.

On parle de grands travaux que le syndicat va faire exécuter à Québec. A ce que j'en ai déjà dit, j'ajouterai que l'on dit plus que l'on fera. Québec est sûr d'être le terminus du chemin de fer du Pacifique, il n'y a pas lieu de la leurer par de vaines promesses et de travaux problématiques. Je me résume, M. le président, car je ne veux pas retenir plus longtemps la Chambre. Au reste, comme j'aurai à parler de nouveau sur la vente de la partie est, je n'ajouterai que quelques mots : En retardant la vente, nous sommes certains de réaliser de beaux bénéfices comparativement aux conditions qui nous sont faites aujourd'hui. Ces profits, je ne veux pas que des amis les empochent, mais que ce soit la province qui les touche. J'ai terminé mes observations, et je crois m'être tenu dans les bornes que m'assignait la décision qui a été rendue tout à l'heure.

L'honorable M. **Chapleau**—*député de Terrebonne, premier ministre et commissaire de l'agriculture et des travaux publics.*—L'honorable député qui vient de prendre la parole doit se sentir fort à l'aise, après avoir rempli une besogne aussi peu digne, celle d'attaquer ses amis par derrière, de crainte de les attaquer en face, une besogne aussi ingrate doit faire éprouver du dégoût. Je plains une individualité lorsqu'elle en est rendue à ce point, et je plains sincèrement le député d'Hochelaga de s'être laissé entraîné aussi loin par des sentiments qu'il ne m'appartient pas de qualifier.

*Quelques voix.*—Oh ! oh ! ....

M. le **Premier ministre.**—Je sais ce que je dis et l'on me comprend bien en certains quartiers.... Il nous a été fait de bien

drôles et de bien diverses propositions par les adversaires bigarrés de la politique ministérielle.

*Quelques voix à gauche.* — Ecoutez.... écoutez....

**M. le Premier ministre.** — .... oui.... les adversaires du gouvernement ne savent que dire et, de l'ignorance où ils sont, naît cette incohérence, cette confusion dans les idées, dans les opinions, confusion qui prêterait beaucoup à rire s'il ne s'agissait pas des intérêts de la province, de ces finances....

**M. Gagnon**—*député de Kamouraska.*—Où est donc l'harmonie dans les rangs du parti conservateur, ... parlez-nous en donc....

**M. le Premier ministre.**—Il y a autant d'expressions d'opinion diverses, autant de programmes en miniature qu'il y a d'adversaires. Heureusement que le nombre de ceux-ci n'est pas considérable, autrement nous courrions le risque de nous perdre tout entier dans ce chaos de programme. Un nous dit, et c'est l'honorable député d'Hochelaga qui est le pire de tout, un nous dit que la vente de la division ouest à la compagnie du Pacifique est une affaire superbe. Oh ! oui c'est une affaire superbe parce que ça vient près d'Hochelaga. Du moment que l'on a l'œil fixé sur ce point de l'horizon... politique et que l'on voit dans le lointain la sombre trainée de fumée des locomotives et les lourds wagons du Pacifique, on se sent en paix sur l'avenir de certains intérêts. Le front se rassainit et les lèvres ébauchent un sourire de satisfaction, sourire qui disparaît vite au bruit du sifflet d'une autre locomotive qui vient d'une direction opposée. Oh ! ici, l'intérêt... saisissant de l'autre spectacle fait défaut. Non-seulement il fait défaut, mais des susceptibilités sont blessées et de là l'air morose et la critique austère qui succèdent à ce cri d'admiration poussé quelques instants auparavant...

L'honorable **M. Joly**—*député de Lotbinière.*—Je me lève pour formuler un rappel au règlement. L'honorable premier ministre a déjà parlé dans le cours de ce débat et à moins qu'il ne veuille user du droit que lui accorde la pratique parlementaire de clore la discussion, il ne peut parler une deuxième fois sur ce sujet....

**M. le Premier ministre.**—Très-bien, alors je propose l'ajournement du débat.... C'est bien du trouble pour peu de chose.... L'honorable député d'Hochelaga dit que la vente de la partie ouest est une bonne affaire et cependant que vois-je, bras dessus bras dessous, avec le député d'Hochelaga ? Je vois l'un de mes anciens collègues dans le cabinet qui m'a remis sa démission parce que,—sa lettre de démission en fait foi—parce que le gouvernement a décidé de diviser

le chemin en deux *tronçons* et d'en vendre un à la compagnie du Pacifique. Le député d'Hochelaga a fait une discussion déloyale, dont j'étais loin de m'attendre de sa part. Pourquoi ces accusations dissimulées, pourquoi ces attaques masquées par des protestations de dévouement à la province ? Il avait donc peur qu'on vint à suspecter ses motifs, mettre son zèle sur le compte, non de l'intérêt général mais sur celui de l'intérêt particulier. Pourquoi cette obstination à mettre sous un jour qui est faux—et lui le sait autant, si non mieux que personnes pourquoi ? oui M. le président, oui pourquoi, poser la question sous un faux jour, pourquoi ? voilà un point d'interrogation d'une immense importance pour quelqu'un que je connais.

L'honorable député d'Hochelaga nous a dit modestement que la province ne veut pas vendre et qu'il l'a même dit à ses amis. Pas toujours, puisque le syndicat Allan-Rivard, dont il connaît quelque chose, a conduit sa correspondance avec le gouvernement, en se guidant sur les inspirations de quelqu'un que connaît bien mon honorable ami. Il est beau, se posant comme chef, de dire tranquillement que la province ne veut pas vendre, sans chercher à résoudre le difficile et laborieux problème que soulève un budget qui se solde, tous les ans, par un excédant de dépenses sur les recettes d'au-delà d'un demi-million. Il est facile de poser en chef et de ne pas se préoccuper d'une situation d'une gravité que je ne veux pas exagérer, car on la connaît comme moi.

La province ne veut pas vendre ! mais l'honorable député d'Hochelaga a donc oublié la lettre qu'il m'a écrite pendant que j'étais à New-York, il y a quelques mois et dans laquelle il me disait que le temps était venu de trouver des Américains, des capitalistes américains qui consentissent à acheter notre chemin de fer. Autres intérêts autres discours. L'honorable député était alors fécond, comme toujours en grands projets. Il traçait sans la moindre hésitation tout un réseau de voies ferrées de raccordement avec l'ouest. Projets en l'air que couvriraient des desseins bien différents de ceux d'aujourd'hui. Il voulait assurer l'établissement de communications avec l'ouest sans obliger la province de bâtir 315 milles de voie ferrée. Et qui donc se serait mis cette entreprise sur les bras sans que la province vint à y contribuer, et comment aurait-elle pu aider quand elle n'a pas un sou dans son trésor ! . . .

L'honorable député d'Hochelaga a parlé du Révd M. Labelle. Il aurait dû y penser pour aller à confesse . . .

L'honorable M. **Beaubien**.—Oui, et j'aurais, j'en suis certain, l'absolution.

M. le **Premier ministre**.—Si vous promettez d'avoir le

ferme propos et de faire pénitence... (rires). Le député d'Hochelaga a dit que tous les membres pensent comme lui—quand on prend du ruban on n'en saurait trop prendre. Non. M. le président, ce n'est pas exact et malgré la cabale montée et conduite à grands frais, on n'a pas réussi à faire primer des idées, des projets qui trouvent leur origine dans tout autre intérêt que celui du public généralement. Je ne suis pas coulisier comme certain député, quand bien même j'en aurais le triste talent, je ne voudrais pas me permettre d'injurier l'intelligence, le bon sens de mes collègues en cette Chambre en les croyant capables de se laisser berner par des chuchotements discrètement faits dans l'ombre, loin de la lumière qui naît d'une discussion franche et loyale.

En écoutant certaines remarques du discours du député d'Hochelaga, il y a un point qui a attiré mon attention. Je me suis demandé comment il serait possible de concilier les vues, les opinions de l'opposition. Dans les rangs de cette opposition, il y a des membres qui voudraient une chose tandis que d'autres veulent absolument le contraire. Ainsi l'honorable député d'Hochelaga fait l'éloge de M. Sénécal tandis, que ses nouveaux alliés de la gauche n'en veulent pas à tout prix. Les uns disent que le surintendant du chemin de fer est un monstre, un incapable, un scélérat dont il faut se débarrasser au plus tôt. Le député d'Hochelaga ne trouve rien de tout cela, au contraire il nous en parle comme d'un homme précieux, qui possède un rare esprit d'initiative et il prie le gouvernement de ne pas vendre et de lui laisser le contrôle de l'exploitation du chemin de fer. Je le demande à la Chambre quel serait le travail qui pourrait sortir des mains de gens qui s'entendent si peu, ou plutôt, si mal, d'éléments aussi divers.

L'honorable député d'Hochelaga nous dit sans sourciller : oh il est facile d'obtenir une recette de \$340,000. Comment trouve-t-il que c'est une besogne facile, lui qui n'a jamais été à même de connaître les difficultés d'une exploitation comme celle-là ? Nous propose-t-il au moins des moyens pratiques pour faciliter une tâche si difficile ? Non, au contraire il nous dit gardez le même administrateur.

Mais cet administrateur ne fera pas plus qu'il n'a fait par le passé pour la bonne raison qu'il a mis au service du chemin de fer tous les talents qu'il possède, tout le zèle, zèle infatigable s'il en est, pour rendre l'exploitation la plus productive possible. Il ne fera pas des merveilles.

L'honorable député d'Hochelaga a posé une question à propos du privilège de bailleur de fonds. Avant de répandre les nouvelles... les interprétations fausses qui ont été colportées à droite et à gauche, on consulte un avocat pour se bien renseigner. Le statut crée une hypo-

thèque, mais cette hypothèque passe après le privilège de bailleur de fond.

Si je ne développe pas les raisons que j'ai à donner en réponse aux objections qui ont été présentées, c'est que je ne veux pas tomber dans la faute qui a été commise par le représentant d'Hochelaga, en discutant les détails d'un contrat dont la Chambre n'a pas été saisie.

Cet honorable représentant a été injuste envers ses amis de la veille. Il les a accusés de toutes espèces d'intentions mauvaises, il a suspecté leurs motifs, mis du louche sur leurs actes et leur conduite. M. Gault, dont le nom a été traîné injustement devant cette Chambre, a été accusé de se prêter aux desseins du gouvernement par reconnaissance pour les \$14,000 que la compagnie du sucre de betterave de Farnham a reçus. C'est une insulte jetée à la face d'un homme dont l'honorabilité et l'honnêteté sont si bien connues de tous. Je sais bien que M. Gault est au-dessus de cette injure comme il est inaccessible aux attrait qui, aux yeux de certaines personnes, pourrait offrir une subvention de quelques milliers de piastres à une compagnie dont les actionnaires ont fait déjà tant de sacrifices. Ces considérations pourraient peut-être influencer certains esprits mesquins, pour M. Gault, je le crois—comme il en a, du reste, donné des preuves à maintes et maintes reprises dans le cours de sa carrière—je le crois au dessus de cela. On trouve étrange qu'il ait abandonné un syndicat pour en joindre un autre.

Mais on ne se rappelle déjà plus le télégramme qui a été publié et qui dit en toutes lettres que jamais M. Gault n'avait autorisé qui que ce soit à se servir de son nom. Voilà des faits dont on devrait garder le souvenir avant de chercher à trouver des motifs inavouables là où il n'y en a pas. Mais un vieux penchant existe chez certaines personnes, c'est de mesurer les autres à leur aune. Voilà le secret de toutes ces accusations aussi sottes que ridicules.

La plupart des membres du syndicat sont des fournisseurs du gouvernement, s'écrie triomphalement le député d'Hochelaga. Erreur que cela ; raisonnement de *hustling* qui ne tient pas, qui ne peut être accepté par des gens raisonnables. Ce sont les fournisseurs du gouvernement, dont ils ont intérêt à devenir acquéreurs du chemin de fer. Bel argument en vérité. Mais ces gens que vous jugez si mal ont déjà des contrats pour approvisionner le chemin, ils n'ont pas besoin de se déranger, pour s'assurer un avantage, si avantage il y a, dont ils jouissent à l'heure qu'il est et dont la jouissance leur est garantie par un contrat. On a aussi parlé du charbon. A \$2.90 la tonne, il n'y a pas une marge bien considérable pour les bénéfices. Aussi, suis-je convaincu qu'on n'y fait



pas d'argent. Mais on a un but en parlant de cela, celui de fausser l'opinion de la Chambre, de semer partout le doute afin de causer du préjudice à la politique du gouvernement. Pourvu qu'on atteigne le but qu'importe, le reste ; qu'importe le respect à la vérité. On a bien vu des personnalités importantes de notre monde politique faire cause commune avec des agitateurs, dans le but de soulever le peuple, d'entraîner les masses à faire des manifestations hostiles, au gouvernement et tout cela avant de connaître cette politique que l'on condamnait.

Mon honorable ami a une singulière manière de disposer des problèmes financiers qui s'imposent à la considération de tous ceux qui s'occupent des affaires publiques et que le gouvernement a le devoir de résoudre. Il les traite cavalièrement, ces difficiles problèmes financiers. Lui parle-t-on des réclamations des entrepreneurs, MM. McDonald et McGreevy : oh ! ça ne tire pas à conséquence, il ne faut pas se préoccuper de semblables bagatelles, tout comme si le député d'Hochelaga croyait les ressources du trésor inépuisables. Lui demande-t-on comment il fera face aux déficits, qui se produisent tous les ans par suite de l'insuffisance des recettes comparées aux dépenses. Misère que tout cela, nous répond l'imperturbable représentant d'Hochelaga. Nous réglerons ce point comme nous réglerons celui concernant les réclamations des entrepreneurs. C'est-à-dire, je suppose, que nous emprunterons pour faire honneur à ces dettes. On ne guérit pas un mal par un autre. Ce n'est pas un raisonnement ; qu'importe, pense-t-on, il vaut ce qu'il vaut, et, en attendant, on espère tromper quelques esprits qui ne vont pas au fond des choses.

Pourquoi ces insinuations malveillantes, pourquoi l'emploi de ce système injuste de dénigrement ? c'est qu'on espère capter quelques adhésions parmi les timides que des fantômes effrayent. Comment ! l'honorable député d'Hochelaga a été jusqu'à jeter l'injure à la figure de l'homme le plus intègre, le plus indépendant sous le rapport des ressources financières, et dont le caractère est le plus à l'abri de ce genre d'attaques, à la figure de l'homme qui jouit d'une si haute réputation d'honnêteté dans les cercles du commerce et de la finance de la capitale. On a dit : ah ! M. Ross a cédé à la pression que le gouvernement a exercé sur lui, il a cédé parce qu'il a craint de mettre en danger l'entreprise du chemin de fer du Lac St-Jean, il a cédé enfin—on ne le dit pas, on n'ose pas encore le dire—parce que le gouvernement l'aurait menacé de retirer sa protection à cette voie ferrée. Voilà l'injure que l'honorable député d'Hochelaga n'a pas craint de jeter à la face d'un homme plus riche à lui seul que le gouvernement même de la province.

C'est avec de ces petits moyens, avec une politique de carrefour que l'on étaye une cause que l'opinion publique saine, éclairée et exempte de préjugés, a déjà condamnée.

A part le manque aux convenances et à la délicatesse que nous révèle cette attaque injustifiable et qui ne manquera pas de faire rire tout le monde de la finance qui connaît M. Ross, et M. Ross lui-même tout le premier, à part cela, l'honorable représentant d'Hochelaga a manqué d'adresse, en parlant sur un ton de reproche, des tendresses que nous pouvons avoir pour le chemin de fer du lac St-Jean. Nous reprocher notre sollicitude pour cette voie ferrée c'est encourir le blâme de beaucoup de personnes dont il veut se faire des alliés, et qui trouvent que nous ne faisons pas encore assez. Ai-je besoin de dire que la question de l'établissement d'une voie ferrée de Québec au lac St-Jean n'a été pour rien dans l'entrée de M. Ross dans le syndicat. Si j'ai parlé de cette question, ça n'a été qu'incidemment sans y attacher la moindre importance au point de vue des autres sujets.

Lorsque le gouvernement a traité de la vente de la division est du chemin de fer, il ne l'a pas fait comme un brocanteur sur un marché public. Il n'a pas marchandé l'entrée d'un tel ou tel. Il a simplement dit aux capitalistes qui se sont présentés : voilà les garanties que nous voulons avoir pour la sauvegarde des intérêts dont nous avons la charge, acceptez-les ou si non inutile de négocier plus longtemps. M. Ross a été prié de représenter les intérêts de Québec dans la future compagnie du chemin de fer du nord, suivant le désir formel du cabinet, qui voulait que chaque partie, que chaque district que traverse la voie ferrée fût représenté dans cette compagnie. Nous aurions pu suivre l'avis du représentant d'Hochelaga qui voulait lui que tout le contrôle fût remis entre les mains de capitalistes de Montréal. Mais nous, nous n'avons pas voulu, nous nous sommes efforcés de repartir l'influence du capital afin que les intérêts de chaque district fussent protégés.

On a vu des compagnies de millionnaires se mettre en banqueroute, a dit le député d'Hochelaga. Jamais cela ne s'est vu et celui qui a dit cela serait bien en peine de nous fournir des exemples. Je dis que des noms comme ceux qui sont sur la liste des actionnaires de la compagnie du chemin de fer du nord, offrent une garantie suffisante pour faire taire toutes craintes. Pour calmer les craintes de mon honorable ami le gouvernement déposera sur le bureau de la Chambre la liste complète des actionnaires avec le montant de leurs actions.

Sur le chapitre des accidents, l'honorable député d'Hochelaga est incrédule. Il ne veut pas croire aux accidents. Suivant lui, il ne faut

pas en tenir compte dans les éléments de la question de la vente. "Je dis au contraire qu'il faut en tenir grand compte. Ce malheureux retour d'accidents crée un état d'incertitude pour le budget qu'on ne saurait tolérer, surtout si nous prenons pour base la position actuelle de notre caisse.

La question des travaux à Québec préoccupe beaucoup mon honorable ami. Il se demande quand seront-ils faits ? Je me hâte de lui répondre pour calmer ses craintes, son anxiété. Le syndicat est obligé de faire exécuter ces travaux immédiatement. Le gouvernement fédéral accorde l'embranchement St-Charles, et tous les travaux devront être terminés pour le premier janvier prochain. L'opposition s'apitoie sur le sort de Québec ; elle dit que cette ville devrait être mieux traitée. Mais le gouvernement est prêt à faire tous les travaux que Québec demande, le gouvernement le veut si formellement, si franchement qu'il veut les mettre au nombre des obligations de ceux qui achètent la voie ferrée. Ces travaux se feront sous la direction et à la demande de l'ingénieur du gouvernement. Nous avons aussi prévu à la nécessité qu'il y a de compléter la voie à Trois-Rivières. Là comme à Québec il y aura de grands travaux à faire.

On se demande où prendre l'argent pour tout cela ? Le gouvernement ne peut emprunter, il a épuisé les ressources que lui accordait la dernière loi de finances. Ce sont les acheteurs qui devront trouver l'argent nécessaire, ou ils perdront \$200,000 au moins.

Temporisons, attendons, a dit l'honorable député d'Hochelaga. Je suis le premier qui a émis cette opinion. Mais la loi rigoureuse de la nécessité nous a dicté la conduite que nous demandons à la Chambre de bien vouloir approuver. Rendus où nous sommes, dire attendez c'est vouloir dire : taxez. S'il veut la taxe directe, qu'il le dise et qu'il accepte la responsabilité de la faire accepter par le peuple. Alors je dirai avec lui : temporisez. J'abandonnerai avec plaisir le poste que j'occupe et je dirai à mes adversaires : prenez les rênes du pouvoir, parce que je ne puis accepter une politique qui aurait pour base l'imposition d'une taxe additionnelle directe sur le peuple de cette province. Mais je défie qui que ce soit de faire adopter une politique comme celle que réclame l'honorable député d'Hochelaga. Pour moi je me suis engagé envers le représentant de la couronne et envers le peuple de ne pas demander de nouveaux sacrifices, et je suis décidé à laisser le pouvoir aux mains des adversaires plutôt que de rompre une promesse solennellement donnée.

L'honorable chef de l'opposition a dit, lui, que si on lui prouvait que

le gouvernement a obtenu tout ce qu'il pouvait obtenir, il appuierait la politique du cabinet. Voilà au moins une position bien dessinée, le terrain juste, le vrai terrain de la question. Il n'en est pas ainsi du député d'Hochelaga. Lui, nous déclare que la vente de la division ouest est une excellente affaire mais que la seconde partie de la politique du gouvernement est condamnable. Je dis que ce n'est pas là une politique.

Mon honorable ami trouve que nous avons assuré un avantage immense à la province en lui donnant le terminus du chemin de fer du Pacifique, c'est-à-dire des communications directes avec l'ouest, et cependant il nous critique, il demande la réprobation de notre conduite. Il m'a été donné rarement d'entendre autant d'arguments contradictoires. Pour juger sainement de la situation particulière dans laquelle se trouvait placé le gouvernement, il ne faut pas oublier, — ce que semble faire l'honorable député d'Hochelaga, — que nous avons un double problème à résoudre, une double tâche à remplir, celle d'améliorer l'état de nos finances et ménager sûrement nos communications avec l'ouest. Ce dernier point nous l'avons atteint d'une manière on ne peut plus satisfaisante au dire même du député d'Hochelaga.

Temporisez, nous a-t-il dit, oui temporisez pendant deux, trois ou quatre ans, et pendant ce temps-là les déficits s'entasseront. Et plus tard si les prévisions que l'on veut faire prendre pour des certitudes ne se réalisaient point, on dirait : eh ! bien, nous les croyions bonnes. Et si le gouvernement allait demander à Sir Hugh Allan le paiement des fameux \$9,500,000, il nous répondrait : me prenez-vous pour un fou. Mes honorables amis les députés d'Hochelaga et de Lotbinière n'ayant pas la responsabilité du pouvoir s'en lavent les mains. Mais nous, nous serions blâmés si nos prévisions sur lesquelles nous aurions engagé la Chambre de compter, ne se réalisaient pas. Ce ne serait pas mes honorables amis qui seraient en butte aux reproches. Il vaut mieux prendre le certain que de courir après l'incertain. Il vaut mieux avoir l'oiseau dans la main que dans la forêt, pour me servir des expressions du député d'Hochelaga. Nous avons fait des transactions avantageuses parce que nous nous sommes adressés à ceux qui étaient en position de nous les faire obtenir.

Dans le discours de l'honorable député d'Hochelaga, une assertion m'a plus particulièrement étonné, c'est d'entendre dire que les chemins de fer du sud ne nuisent pas aux chemins de fer du nord. Mais ignore-t-on que la nouvelle ligne qui relie St-Lambert et Sorel a déjà fait diminuer la valeur de notre ligne entre Montréal et Berthier et si d'autres lignes avaient été établies, ça aurait été un coup fatal à notre voie ferrée.

La division est va augmenter beaucoup en valeur. Qui, sans doute, que cette partie va augmenter en valeur et c'est précisément à cause des avantages qui sont assurés à cette voie que nous pouvons la vendre le prix que nous la vendons. L'honorable député d'Hochelaga a parlé des 20,000 chars que nous allons voler au Grand Tronc Grâce au concours intelligent et patriotique de la brave députation québécoise qui siège à Ottawa, nous avons pu obtenir le raccordement entre la rive nord et l'Intercolonial, au moyen de l'embranchement Saint-Charles. Ni la compagnie du Pacifique, ni le syndicat ne prendrait notre chemin de fer si cet avantage n'était pas assuré. C'est une condition absolue, formelle qu'il faut que l'embranchement Saint-Charles soit établie. Le syndicat n'offrirait pas les deux-tiers de la somme que nous avons aujourd'hui si notre voie ferrée n'allait pas être reliée à l'Intercolonial. Comme je le disais il y a un instant, le trafic que devra nous donner l'Intercolonial a ajouté une valeur considérable à notre propriété.

J'ai déjà signalé quelques-unes des différences qui existent dans les opinions exprimées par les adversaires du gouvernement. En voici une autre que je tiens à signaler à la Chambre. L'honorable chef de l'opposition ne s'entend guère avec ceux qui se rangent sous son drapeau, et le député d'Hochelaga a contribué pour sa bonne part à rendre palpable cette différence d'opinion. Ainsi, l'on nous dit que Montréal est le terminus naturel du chemin de fer du Pacifique et l'autre a fait de Québec le point terminal de cette ligne. L'honorable député d'Hochelaga a fait un plaidoyer chaleureux en faveur de Québec. Il a parlé du développement prodigieux que prenait la marine marchande à vapeur, de l'accroissement du tonnage des steamers, qui deviendra un obstacle pour ces steamers de remonter le fleuve jusqu'à Montréal. Je n'entrerais pas sur ce terrain. Je me contenterai de dire que Montréal continuera d'avoir son commerce que je lui souhaite de tripler si possible et Québec aura celui qu'elle attirera par son énergie et son esprit d'entreprise. Les gens d'affaires continueront à faire des transactions là où ils trouveront le plus d'avantage. Mais je comprends l'idée qui a inspiré ces observations. Chacun cherche son petit morceau de popularité. Le gouvernement qui a bien d'autre chose à s'occuper, ne fait pas cela ; il ne cherche pas, il ne s'étudie pas ainsi à faire de la popularité.

Pourquoi vous hâter de vendre la division est ? Attendez quelque temps nous dit l'honorable député d'Hochelaga, car vous avez un acheteur tout prêt dans la compagnie du Pacifique.

Laissez faire, cette compagnie va acheter votre chemin, il le lui faut pour atteindre à eaux profondes à Québec. Voilà un raisonnement qui est un véritable spécimen de déraisonnement. Parlons donc affaire un peu, quand ce ne serait que pour quelques minutes, et voyons ce qu'il y a de sérieux dans cet argument avancé avec une foi entière dans sa solidité.

La compagnie du Pacifique pouvait acheter à petit prix, comment ne l'a-t-elle pas fait, pourquoi n'aurait-elle pas fait cette acquisition dès à présent plutôt que d'attendre deux ans pour payer, disons, deux millions de plus qu'elle ne l'aurait fait il y a un mois ? Mais nous en avons parlé à cette compagnie avant le départ de l'honorable M. Ross. Et quel a été le résultat de nos démarches, c'est que la compagnie a refusé d'acheter. Et mon honorable ami soutient que dans la compagnie du Pacifique nous avons un acheteur tout prêt et en même temps il affirme de la manière la plus positive que le chemin de fer vaudra un million de plus lorsque la compagnie voudra acheter. On a été jusqu'à nous dire : Vous ruinez la partie est parce que vous vendez trop cher la partie ouest. Nous avons accepté ce qui est bon, ce qui est certain et ce qui peut soulager les finances.

M. le président, il y a de par le monde de ces gens qui font bande à part, qui se prétendent plus clairvoyants que leurs voisins. Vous les reconnaissez facilement parce qu'ils ont toujours sur les lèvres ces mots caractéristiques ; ah ! je l'avais bien dit. L'honorable député d'Hochelaga appartient évidemment à cette catégorie de prophètes. Lui aussi a son *je vous l'avais bien dit*. Mais il me permettra bien de lui dire qu'il n'a pas le don de prophétie. Il a, par contre, confiance en l'avenir et surtout en ses plans. Il voudrait les faire prévaloir, mais il a bien le soin de ne pas nous faire oublier qu'il n'a pas la responsabilité qui s'attache aux actes de ceux qui gouvernent. Mon honorable ami doit savoir que malgré toute l'énorme confiance qu'il a dans ses plans, il n'a pas le droit de se substituer au gouvernement.

Je n'ai plus qu'un mot à ajouter, c'est que le pays doit être bien convaincu de la bonté de la transaction de la vente de la partie ouest puisque l'honorable député d'Hochelaga a déclaré qu'il ne pouvait s'empêcher de l'approuver. Reste à savoir comment l'opposition prendra cette attitude singulière de la part d'un député qui condamne la moitié d'un acte politique et approuve l'autre.

L'honorable M. **Beaubien**—*député d'Hochelaga*.—J'espère que la Chambre me permettra de lui présenter quelques observations en réponse au discours un peu vif de l'honorable premier ministre. Je ne

le suivrai pas dans tous les sentiers qu'il a battus et je ne m'arrêterai pas à répondre aux reproches et aux allusions plus ou moins transparentes qu'il a faites sur les motifs qui me font agir. J'ai répondu déjà à l'avance à toute ces dires, et la séance est trop avancée pour que j'y revienne. Je veux seulement relever deux ou trois points du discours de l'honorable premier ministre.

J'ai dit que les fournisseurs du charbon font partie du syndicat.....

M. le **Premier ministre**.—Non.

L'honorable M. **Beaubien**.—Mais.... j'ai vu le nom dans un document émanant du bureau de l'Exécutif....

M. le **Premier Ministre**.—Le nom a été retiré parce que Québec voulait une proportion plus grande des actions.

L'honorable M. **Beaubien**.—Alors le document a été changé. L'honorable premier ministre m'a reproché de lui avoir écrit une lettre pendant qu'il était à New-York. Je n'ai pas honte de cette lettre ; je ne sens aucunement la nécessité de renier ce que j'ai écrit à cette époque, pour la bonne raison que je partage encore dans l'ensemble les mêmes opinions.

Il faut se rendre au Sault Ste-Marie pour avoir le commerce de l'ouest. C'est là le point que nous devons atteindre au moyen d'une ligne que je me permettrai d'appeler nationale, une ligne sur laquelle, nous de la province, nous pourrions toujours compter. Il reste encore d'autres observations auxquelles je veux répondre, mais je le ferai plus tard.

L'honorable M. **Joly**—*député de Lotbinière*.—M. le président, je désire présenter quelques observations sur la proposition d'ajournement déposée par le chef du cabinet. L'honorable premier ministre trouve plaisant que l'honorable député d'Hochelaga blâme une partie des transactions faites par le gouvernement, et que nous, l'opposition, nous blâmons l'autre. Cela prouve qu'il n'y a pas d'entente, a-t-on dit. Cela prouve évidemment que l'opposition faite à la politique du cabinet est toute spontanée et n'est nullement le fruit d'un système, d'une entente préalable. Pour ma part, je puis dire que je n'ai pas parlé de cette question dans le but de ramener à mes idées aucun membre de cette Chambre. Je n'ai pas dit un mot à un seul député. Nous savions que le parti ministériel était divisé sur la politique du gouvernement et nous avons compris que notre rôle était de ne pas nous mêler à un mouvement comme celui-là, nous avons pris l'attitude qui convient à une opposition qui sait faire son devoir. Nous savions que

nous n'avions pas le droit de prétendre au pouvoir dans la minorité dans laquelle nous sommes ici, et faire des démarches pour l'obtenir, ce serait intriguer, et personne n'est disposé de ce côté-ci de la Chambre (l'orateur désigne la gauche) de se faire intrigant.

Je suis affecté du désaccord qui règne entre le premier ministre et le représentant d'Hochelaga ; cependant, j'espère encore que la bonne entente se rétablira.

L'honorable premier ministre a excédé les limites qui lui étaient prescrites dans les explications qu'il a données, car il a fait cinq ou six fois allusion à mes remarques de l'autre jour. Il a dit que je m'étais permis de faire de l'agitation à Québec. Ce qui a été fait n'était que de l'agitation constitutionnelle. Je proteste de toutes mes forces contre tout soulèvement, ou manifestation qui ne serait pas strictement d'accord avec les lois du pays et qui pourrait, de près ou de loin, être considérée comme inconstitutionnel. Je puis dire aussi qu'à chaque assemblée à laquelle j'ai assisté j'ai pris le soin de déclarer à mes auditeurs que j'entendais que l'agitation qui se faisait devait rester dans les bornes de la constitution ; qu'elle ne devait jamais cesser d'être constitutionnelle dans ses moyens comme dans son but. Jamais je n'ai songé à faire faire une pression brutale sur ceux qui partagent des opinions contraires aux miennes, et tenter par là de remporter un succès temporaire. Je proteste donc contre toutes insinuations qui me prêteraient des motifs ou une conduite que je répudie complètement.

L'honorable M. **Chapleau**—*député de Terrebonne, premier ministre et commissaire des chemins de fer.*—J'absoudrai immédiatement mon honorable ami et je le calmerai en disant que je n'ai pas voulu faire comprendre que l'agitation à laquelle il avait prit part était inconstitutionnelle.

M. le **Président**.—Il y a entre mes mains une proposition pour l'ajournement du débat déposé par l'honorable premier ministre. Dois-je comprendre que l'honorable premier ministre désire que je la mette aux voix ?

M. le **Premier Ministre**.—Non, monsieur le président, je demande la permission de la retirer.

La proposition est retirée.

M. **Sheyhu**—*député de Québec est.*—Je propose que le débat soit ajourné.

Cette proposition est adoptée.

La séance est levée.



## ASSEMBLEE LEGISLATIVE.

*Séance du lundi, le 3 avril 1882.*

**SOMMAIRE** :—Dépôt, par M. le président, de l'état des affaires de l'union St-Joseph de St-Sauveur de Québec.—Interpellations et réponses.—Proposition de M. Gagnon, relative aux dépenses faites pour Spencer Wood : MM. Martel, Irvine, Chapleau, Joly et Marchand.—Proposition de l'honorable M. Marchand relative aux terrains vendus par le gouvernement pendant l'exercice 1880-81.—Proposition de l'honorable M. Irvine relative à la cause la Reine vs Lépine ; MM. Loranger et Stephens.—Proposition de M. Stephens, relative au charbon consumé en 1880 pour l'usage du chemin de fer provincial.—Suite de la discussion de la vente de la partie ouest du chemin de fer provincial : MM. Shelys, Duhamel et Desjardins.

PRÉSIDENCE DE L'HONORABLE L. O. TAILLON.

La séance est ouverte à trois heures et quinze minutes.

Les projets de lois suivants sont déposés sur le bureau de la Chambre, la deuxième délibération est renvoyée à demain.

Pour constituer la compagnie du chemin de fer de Leeds et des Cantons de l'est ;

Pour constituer la compagnie minière de l'Isle d'Orléans ;

Pour constituer la compagnie de Sherbrooke pour l'extraction et le traitement des minerais.

Les dits projets de lois sont lus la seconde fois et renvoyés au comité des chemins de fer, canaux, lignes télégraphiques, mines et corporations manufacturières.

Pour constituer la compagnie du pont de Drummondville ;

Pour autoriser la compagnie d'abattoirs de Montréal, à emprunter de l'argent et à émettre des débentures.

Les projets de lois pour constituer l'orphelinat Marie-Ville, et The West End Free Dispensary sont définitivement adoptés dans les formes réglementaires.

Les projets de lois suivants sont adoptés en deuxième délibération et renvoyés au comité d'intérêt local.

Pour constituer l'union St-Joseph de St-Césaire, et pour constituer la trappe de Notre-Dame du Lac des Deux-Montagnes.

M. le **Président**.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre l'état des affaires de l'union St-Joseph, de St-Sauveur de Québec,

INTERPELLATIONS ET RÉPONSES.

M. **Blanchet**—*député de Beauce*.—Est-ce l'intention du gouvernement de faire imprimer les livres des différents cadastres des comtés de cette province, avec copies des plans qui les accompagnent, afin de permettre aux officiers de cours, avocats, notaires et hommes d'affaires, en général, de profiter des renseignements importants qu'ils renferment dans les transactions relatives aux immeubles et dans les procédures judiciaires affectant la propriété?

L'honorable M. **Flynn**—*député de Gaspé, commissaire des terres de la couronne*.—Cette question recevra la considération la plus sérieuse du gouvernement.

M. **Martel**—*député de Chambly*.—Est-ce l'intention du gouvernement de donner un remplaçant comme garde-forestier à feu Chs L. de Salaberry?

M. **Flynn**.—Telle n'est pas l'intention du gouvernement.

M. **Martel**.—Est-ce l'intention du gouvernement de déposer une loi, durant cette session, pour venir en aide à l'empierrement de certaines grandes routes conduisant aux grands centres de commerce?

L'honorable M. **Chapleau**—*député de Terrebonne, premier ministre et commissaire des chemins de fer*.—Pas pendant cette session.

M. **Blanchet**.—Est-ce l'intention du gouvernement de déposer une loi durant la présente session, pour mettre les employés des cours de justice, sur le même pied que les employés civils, en leur accordant l'avantage de participer au système de pensions établi en faveur de ces derniers.

L'honorable M. **Loranger**—*député de Laval, procureur général*.—Le gouvernement a à étude un projet de loi à cet effet.

M. **Gagnon**—*député de Kamouraska*.—J'ai l'honneur de proposer qu'il soit déposé sur le bureau de la Chambre un état indiquant les sommes dépensées, depuis le premier juillet 1867, pendant chaque année fiscale, pour le maintien des édifices et des terrains et pour la construction des bâtiments à Spencer Wood; aussi, toutes les sommes dépensées pour le maintien de la résidence du lieutenant gouverneur, et aussi la somme payée par la province pour ses dépenses personnelles, durant le même espace de temps, et indiquant aussi le montant dépensé pendant chaque année fiscale, par chaque lieutenant gouverneur.

En déposant cette proposition sur le bureau, mon but est d'attirer l'attention de la Chambre sur les dépenses qui sont faites pour la résidence de Son Honneur le lieutenant gouverneur. Depuis quelques années les comptes publics de la province renferment des chiffres qui doivent nous donner à réfléchir. Les dépenses qui sont faites pour Spencer Wood deviennent réellement alarmantes. Ainsi, sans vouloir m'étendre sur cette question, je me permettrai de rappeler que le gouvernement est responsable de ces dépenses à la Chambre, et qu'il doit voir à ce qu'elles soient réduites de manière à ne pas être une cause d'augmentation de l'embarras dans nos finances.

M. **Martel**—*député de Chambly*.—En 1878, je déposais sur le bureau de la Chambre, une proposition demandant la vente de la résidence connue sous le nom de Spencer Wood. Cette proposition fut repoussée par la majorité de la Chambre telle que constituée alors, c'est-à-dire par le parti libéral. Une chose qui me surprend, M. le président, c'est que ce sont les mêmes qui ont repoussé ma proposition en 1878, qui critiquent aujourd'hui les dépenses de Spencer Wood. Je suis encore de la même opinion. Je trouve que ces dépenses devaient être réduites.

L'honorable M. **Irvine**—*député de Mégantic*.—Il y a certaines dépenses qui assurément sont bien trop considérables, ainsi, pour ne parler que d'un sujet ou deux, je ferai observer que les montants payés pour charretiers, pour le costume de l'aide de camp, ainsi que pour la réception faite à Son Honneur à Montréal sont des dépenses qui ne devraient guère figurer dans nos comptes publics. Pour ma part, je n'ai pas d'objection à ce que l'enthousiasme populaire fasse de brillantes réceptions à Son Honneur, mais il y a certainement à critiquer, lorsque c'est le trésor public qui paye pour cela.

L'honorable M. **Chapleau**—*député de Terrebonne, premier ministre, commissaire des chemins de fer*.—Le ton avec lequel l'honorable député de Mégantic vient de prononcer les observations qu'il a présentées à la Chambre, me remet en mémoire la conduite de La Bouchère, qui a soulevé un débat semblable devant le parlement anglais au sujet de la dotation à être accordée à l'un des enfants cadets de la souveraine.

L'honorable député de Mégantic n'a pas toujours été si ardent à prêcher l'économie pour Spencer Wood. Mais il faut bien convenir qu'avec ce député, il faut mettre en pratique : autre temps, autres mœurs. Les dépenses de Spencer Wood, ont été très-fortes dit-on, oui, mais ces dépenses ont été faites pour exécuter des réparations urgentes à des bâtisses qui tombaient en ruines. Il fallait aussi remplacer le vieux

système de chauffage, pour éviter le danger des incendies. Dans l'avenir les dépenses pour chauffage de l'édifice seront notablement diminuées par le fait que le nouveau système est plus économique que le vieux.

Les clôtures, par exemple, exigeaient des réparations complètes : il a fallu les réparer, elles tombaient en ruines, les écuries avaient aussi besoin d'être réparées. Le gouvernement s'efforce de diminuer autant que possible ces dépenses et de les classer comme cela a été fait dans le dernier budget. Je déposerai un état complet de toutes les dépenses faites pour Spencer Wood. Je dois dire aussi à la Chambre que le gouvernement considère la question de se défaire de cette résidence, car, Son Honneur lui-même l'admet, elle est un peu coûteuse pour les ressources financières de la province.

L'honorable M. **Joly**—*député de Lotbinière*.—Je suis heureux de voir que le gouvernement a songé à prendre des mesures pour diminuer les dépenses de Spencer Wood, ou pour disposer de cette résidence, trop coûteuse pour nos moyens. L'honorable premier ministre a cru devoir comparer le député de Mégantic à La Bouchère. Je repousse cette comparaison injurieuse.

M. **Gagnon**—*député de Kamouraska*.—Si la comparaison pouvait avec raison être faite, ce serait plutôt avec l'honorable député de Chambly. Dans ce cas elle serait plus juste qu'avec l'honorable député de Mégantic.

L'honorable M. **Marchand**—*député de St-Jean*.—Lorsque le gouvernement actuel a pris le pouvoir il devait inaugurer un système par lequel les dépenses seraient diminuées partout, dans toutes les branches du service public. Il paraît maintenant que ce système nouveau fonctionne à rebours, car les dépenses augmentent au lieu de diminuer.

Nous ne parlons pas des dépenses de l'appareil de chauffage, et tout le monde a compris que ce n'est pas de ce sujet dont nous parlons.

La proposition de M. Gagnon est adoptée.

L'honorable M. **Marchand**—*député de St-Jean*.—J'ai l'honneur de proposer qu'il soit déposé sur le bureau de l'Assemblée législative un état indiquant l'étendue et le prix des cantons forestiers, terrains à phosphates ou autres terrains miniers, vendus pendant l'année 1880-1881, par le gouvernement et les montants qui lui ont été payés, sur les prix de telles ventes.

Cette proposition est adoptée.

L'honorable M. **Irvine**—*député de Mégantic*.—J'ai l'honneur de proposer qu'il soit déposé sur le bureau de l'Assemblée législative copie

de toutes correspondances et instructions relativement à la production d'un bref de "nolle prosequi" dans la cause de la Reine vs Lépine, devant la cour criminelle du district de Montmagny, le 27 mars 1882.

On sait la fraude qui a été commise dans la dernière élection, fraude qui a donné naissance à cette poursuite judiciaire. Des poursuites furent intentées contre les gardiens des bulletins parce que nombre de bulletins inscrits pour chacun des candidats à l'élection ne concordait pas avec le certificat du président de la votation à un certain bureau.

Un bon jour, le substitut du procureur général vint en cour et déclara qu'il avait reçu instruction de cesser toute poursuite. Je crois qu'il est bon que le public connaisse le motif qui a engagé le gouvernement d'intervenir ainsi, dans un cas comme celui où un criminel est amené devant la cour. Je me rappelle que dans le cas de la fraude commise à Jacques-Cartier, le gouvernement local, quoique en apparence sympathique à l'accusé, laissa cependant la justice avoir son cour. Je ne puis croire que dans le cas de Montmagny la couronne soit intervenue.

L'honorable M. **Loranger**—*député de Laval, procureur général.*—La couronne n'est pas intervenue, et mon honorable ami a eu raison de dire qu'il ne pouvait le croire. J'ai fait préparer à l'avance la correspondance relative à ce sujet et elle sera déposée sur le bureau de l'Assemblée. Je puis assurer à l'honorable député de Mégantic que la justice a eu son cours.

Il est un fait que la Chambre ne doit pas méconnaître c'est que le gouvernement doit protéger les fonctionnaires publics dans l'exécution de ce qui est leur devoir bien compris. Avant de prendre une décision dans cette affaire, j'ai examiné tout le dossier que je m'étais fait transmettre et après cet examen aussi attentif, aussi minutieux que possible j'ai été convaincu qu'il n'y avait pas matière à faire un procès devant les grands jurés. Le substitut du procureur général a fait lui aussi un rapport spécial à ma demande et dans ce rapport le substitut arrive comme moi à la même conclusion. Il n'y avait matière seulement qu'à une enquête préliminaire. Le président de l'élection avait été trouvé coupable d'une offense pour laquelle il n'était pas mis en cause. Ce fonctionnaire a réclamer la protection de la couronne. Voilà tout. Tout ce qui est en la possession du gouvernement sera déposé sur le bureau de la Chambre. Quant au dossier c'est la propriété de la cour qui a instruit la cause, je n'en ai pas la propriété.

M. **Stephens**—*député de Montréal centre.*—M. le président, si nos cour ne sont pas à l'abri de toutes les influences, il vaut mieux à mon avis fermer cette Chambre et abandonner le pays. L'administration de

la justice doit être au-dessus de tout doute. (Bruit sur les bancs de la droite). Je n'accuse pas le gouvernement, mais les cris des membres de la droite me font croire qu'il y a des coupables de l'autre côté de la Chambre, car qui s'excuse s'accuse. Ce que nous voulons c'est de voir le dossier et il y a ici de bons avocats qui pourraient voir si M. le procureur général a bien fait d'agir comme il l'a fait si sa décision dans cette cause qui passionne des esprits dans le district électoral de Montmagny si dis-je, l'honorable ministre a donné une sage décision.

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

**M. Stephens**—*député de Montréal centre.*—J'ai l'honneur de proposer qu'il soit déposé sur le bureau de l'Assemblée législative un état détaillé du charbon consommé pendant l'année 1880 pour l'usage du chemin de fer Q. M. O. et O., le dit état comprenant le temps écoulé, du moi de juillet 1880 au mois de juin 1881 inclusivement et devant spécifier la quantité et le prix ; de qui il a été acheté et à quelle station il a été livré.

Cette proposition est adoptée.

Le projet de loi pour modifier le chapitre soixante et onze des statuts refondus du Canada, est définitivement adopté dans les formes réglementaires.

A six heures la séance est suspendue jusqu'à sept heures et demie.

L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la proposition de l'honorable M. Chapleau demandant que la Chambre se forme en comité pour considérer certaine résolution décrétant et confirmant la vente de cette partie du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, s'étendant depuis Montréal jusqu'à St-Jérôme, Aymer et la cité d'Ottawa, conformément aux conditions du traité conclu avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, transmis à cette Chambre, par Son Honneur le lieutenant gouverneur, par son message daté du 16 mars.

**M. Sheyhn**—*député de Québec est.*—M. le président, les résolutions qui sont maintenant entre vos mains, et que la Chambre est appelée à sanctionner, embrassent, par l'effet qu'elles devront avoir sur la destinée de notre province, si elles deviennent loi, un des sujets les plus grands et les plus sérieux qui puissent nous être soumis. Aussi, M. le président, une question de cette nature ne doit-elle avoir aucune couleur politique, car il y a de ces occasions où le bien d'un pays exige que tous les patriotes laissent de côté les intérêts de parti pour ne s'occuper que de ce qui doit être considéré comme le salut de tous.

Pour ma part, M. le président, je déclare de suite que je ne suis

influencé en cette circonstance par aucune combinaison politique, et que je n'ai en vue l'avancement d'aucun élément en particulier.

Cependant, M. le président, quoiqu'animé de ce sentiment impartial qui doit dominer tout esprit, lorsqu'il s'agit de traiter une question aussi grave et aussi sérieuse que celle que nous avons à résoudre, et bien que convaincu de la droiture de mes sentiments, j'éprouve des craintes bien légitimes en abordant le sujet de la vente du chemin de fer provincial.

Et d'abord, en traitant une question aussi importante, j'aurais voulu le faire en m'abstenant de toute personnalité. Mais je regrette d'être obligé d'entrer un peu sur ce terrain, et cela par suite des remarques peu bienveillantes faites sur mon compte par l'honorable premier, lors de ses deux discours au sujet des résolutions, se rapportant à la vente de la partie ouest de notre ligne provinciale.

Cet honorable ministre, avec un ton de persiflage peu convenable dans un premier ministre, s'est plu à déverser sur ma pauvre personne toute l'amertume de sa bile, et il a tâché de me livrer au ridicule de la Chambre. Si encore il se fut contenté de se moquer de moi ! mais il n'a pas hésité à ridiculiser tous les citoyens de Québec. Le bureau de commerce, les membres de cette Chambre qui appartiennent à différentes branches d'industrie, les gens d'affaires et les agriculteurs, et même la division que je représente n'ont pas été épargnés.

Monsieur le premier ministre a dit que je ne sautais jamais ni assez haut, ni assez loin et que j'arrivais toujours trop tard, que cette fois encore je m'apercevais que j'étais à côté. Je ne sache pas, monsieur le président, que j'ai l'habitude de sauter soit d'une façon soit de l'autre. Si l'honorable premier a voulu insinuer que j'avais des ambitions, il devait être le dernier homme à me faire ce reproche, car il sait bien qu'avec un peu de bonne volonté, j'aurais sans doute eu l'avantage, (si c'en est un), de siéger à ses côtés, à la place de quelqu'un de ses collègues.

L'honorable premier a cru devoir faire allusion aux copies de contrat qu'il m'avait fait passer à ma demande avant qu'elles fussent devant les Chambres.

J'avoue que je lui en ai tenu compte, car je n'ai pas voulu m'en servir publiquement tant que ces contrats n'ont pas été livrés à la publicité, cependant j'aurais eu strictement ce droit puisqu'en même temps que je recevais une copie de ces contrats, d'autres personnes qui n'étaient pas engagées dans la politique m'en envoyaient également une copie.

Lorsque je suis allé au bureau de commerce les documents en question étaient depuis plusieurs jours déjà accessibles à tous ses membres.

Le bureau de commerce comprenant toute l'importance de la vente de notre chemin de fer provincial, convoquait une assemblée spéciale pour prendre cette question en considération.

A la première assemblée, je suggérai moi-même qu'elle fut remise à deux ou trois jours plus tard, car j'étais sous l'impression que cette Chambre n'était pas encore en état de se prononcer, car la plupart des membres n'avaient pas eu le temps de se renseigner sur la nature et la valeur des documents qu'ils avaient devant eux. L'assemblée fut ajournée.

Cette deuxième assemblée était très-nombreuse et des plus respectables : elle se composait de nos plus grands industriels, de nos principaux armateurs, de directeurs de banques et de nos premiers marchands de bois. Il y avait en outre, dans une chambre voisine, une centaine de personnes engagées dans différents genres d'industries et de commerce, mais ne faisant pas partie du bureau de commerce.

Toutes ces personnes étaient venues là pour entendre la discussion.

Or, c'est cette assemblée de nos premiers citoyens de Québec que l'honorable premier ministre a tournée en ridicule dans cette Chambre. C'est une résolution passée à cette assemblée et adoptée à l'unanimité, dont il s'est moqué.

En 1879, lorsqu'il s'est agi de l'affermage du chemin de fer, sous le règne de M. Joly, le bureau de commerce prenait à cette époque une position analogue qu'il faisait connaître ensuite au public et au gouvernement par un mémoire. L'honorable premier ministre, qui était chef de l'opposition dans le temps, vantait alors l'intelligence et la noble indépendance de ce bureau de commerce, qui comprenait si bien les intérêts de la province. Aujourd'hui, ce même bureau de commerce, qui est aussi capable qu'il l'était alors, a passé une résolution qui n'est pas en contradiction avec ses vues d'autrefois, mais aujourd'hui l'honorable premier la trouve ridicule et traite d'imbéciles tous ceux qui l'ont approuvée. Elle ne fait pas son affaire. Voyons donc par nous-mêmes qu'elle est cette résolution que le premier ministre trouve si ridicule, mais que tous les hommes d'affaires considèrent sous un autre point de vue.

Je donne lecture de la copie de la résolution passée unanimement à une assemblée générale du bureau de commerce tenue le 21 mars 1882, spécialement convoquée pour prendre en considération la vente du chemin de fer Q. M. O. et O.

« Que cette chambre, tout en n'étant pas opposée en principe à la vente ou à l'affermage du chemin de fer Q. M. O. et O., ne peut pas approuver la vente dans les circonstances actuelles et en présence des soumissions qui ont été mises de côté.



“ Que la vente n'ait pas lieu avant qu'un état complet et détaillé soit fait par une personne ou des personnes compétentes, non dans l'emploi du gouvernement.

“ Cet état montrant :

1. Le nombre de milles en opération.
2. La description et la valeur du matériel roulant.
3. Les machines et tout l'outillage dans les divers ateliers et boutiques.
4. Le nombre des stations et leur valeur respective.
5. Un inventaire des approvisionnements sur la ligne et ailleurs, comprenant la quantité de charbon.

“ Le dit état devant être accessible en tout temps après avoir annoncé avec toute la publicité possible que le chemin est à louer ou à vendre.

“ Que ce chemin représentant, comme il le fait, une dépense du montant extraordinaire de treize millions de piastres, pour sa construction, cette Chambre est d'opinion, qu'il ne soit ni loué ni vendu, avant d'avoir demandé des soumissions publiques et avant d'avoir soumis tout bail ou vente à l'approbation de notre parlement provincial. Adoptée unanimement. ”

Je sais fort bien, M. le président, que l'on peut, en cherchant, trouver quelques uns des items dont il est fait mention dans la résolution. Ce que veut le bureau de commerce, c'est un tableau comprenant les différents items demandés et montrant la valeur de chacun. D'ailleurs, M. le président, cette résolution n'est pas aussi ridicule qu'avait voulu le faire entendre le premier ministre, car, en lisant la correspondance officielle on trouvera que quelques uns des soumissionnaires font la même demande.

Aussi, M. le président, cette résolution est-elle parfaitement sensée et tout à fait vraisemblable. Et si elle n'avait aucune valeur réelle, le premier ministre l'aurait sans doute passée sous silence ; il n'aurait pas perdu son temps à l'analyser.

Le premier ministre en connaissait fort bien l'importance et en sentait bien la portée ; c'est pour cela qu'il a voulu l'écartier en se servant de l'ironie et du sarcasme pour en diminuer l'effet.

Monsieur le ministre a cru aussi devoir s'attaquer à l'intelligence de la division de Québec est. Il aurait dû pourtant ne pas oublier une chose : c'est que cette division est la plus importante de la ville de Québec. A elle seule elle fournit autant de voix que les deux autres ensemble : elle est composée d'un élément essentiellement canadien français dont le premier ministre ne pourrait mettre l'intelligence en

doute. C'est au milieu de cette population que se trouvent nos plus grandes industries, industries qui dans certains genres ne sont surpassées dans aucune partie de la puissance. Là est aussi un grand centre commercial qui s'accroît de jour en jour.

L'honorable premier ne devait pas s'étonner de ce que cette division n'est pas en faveur de son gouvernement : il n'a rien fait pour elle, elle ne lui doit rien. La classe ouvrière se rappelle fort bien aussi les faveurs qu'elle a reçues de ses mains : elle se rappelle la réception que lui, le premier ministre, fit à la députation qui était allée auprès de lui pour soumettre les griefs de cette même classe ouvrière à laquelle il voudrait aujourd'hui faire appel. Elle se rappelle fort bien la réponse qui fut faite alors. Cependant, monsieur le président, cette classe ouvrière avait raison, elle n'avait pas eu sa part de patronage, surtout aux usines, il le sait, et je puis le prouver par des documents officiels obtenus pendant la dernière session.

Maintenant, monsieur le président, l'honorable premier ministre a voulu s'attaquer à moi comme député, parce que, je suppose, je ne vois pas les choses telles qu'il le voudrait, et de là il arrive à la conclusion que je suis un pauvre député. Il est vrai, monsieur le président, que je suis sans prétention : mon seul désir étant de faire mon devoir envers la province et envers mes commettants. Ma dévotion est satisfaite de mes services et elle me l'a montré en plusieurs circonstances et surtout cette dernière fois en m'élisant unanimement. Elle savait aussi, qu'en me confiant son mandat, je veillerais scrupuleusement à ses intérêts et qu'elle serait représentée honorablement et honnêtement surtout. Elle savait aussi, en m'envoyant en Chambre pour la représenter, que je n'étais ni un manipulateur de consciences, ni un "jobber", ni un spéculateur de chemin de fer.

Maintenant, monsieur le président, je sais bien que je ne possède pas le talent oratoire de l'honorable premier : mais de ce côté, je ne suis pas inférieur à la majorité de cette Chambre. D'après le premier ministre, il ne devrait être envoyé en Chambre que des orateurs ! Il oublie sans doute que cette Chambre est composée d'un certain nombre de membres qui sont dans les affaires, qui sont agriculteurs et qui appartiennent aux industries. Or d'après lui, tous ceux-là n'auraient pas l'intelligence voulue pour juger le mérite de la plupart des questions qui nous sont soumises. C'est un pauvre compliment qu'il fait à toute une classe.

Je l'en remercie au nom de tous et je me hâte de rentrer en matière.

M. le président, lorsqu'il s'est agi de la vente de la partie ouest du

chemin au syndicat du Pacifique et de la partie est à un autre syndicat malgré les commentaires qui ont été faits dans la presse, je n'ai pas voulu me laisser entraîner par ces appréciations. Au contraire, au lieu de préjuger la cause, j'ai voulu la considérer sous toutes ses faces, afin de pouvoir arriver à une solution de la question d'une manière aussi impartiale qu'il fut possible de le faire. Aussi, au lieu de me prononcer, j'ai attendu que tous les documents se rapportant à cette importante transaction fussent mis devant la Chambre.

Je dois l'avouer, M. le président, ce qui m'a d'abord frappé, en apprenant que le gouvernement avait vendu notre chemin de fer provincial, c'est la grande responsabilité assumée par le premier ministre et ses collègues à la veille d'une session et en présence d'une nouvelle Chambre.

On peut envisager la question politique de notre chemin de fer sous plusieurs aspects.

1. Est-il opportun de vendre notre chemin de fer dans les circonstances actuelles, et en face des documents que nous avons dans la correspondance officielle ?

2. La vente du chemin étant la politique à suivre, le gouvernement a-t-il pris tous les moyens d'en obtenir le plus haut prix ?

3. Le gouvernement doit-il le vendre en deux parties ; et en le divisant en deux, a-t-il sauvegardé les intérêts de la province ?

Voilà M. le président, quelles sont les considérations que je vais essayer de développer.

D'abord, était-il opportun de vendre notre chemin de fer provincial ?

Lorsque sous le gouvernement de M. Joly, celui-ci voulait louer notre voie ferrée, je me suis opposé à cette politique parce que dans l'état où était alors le chemin, dont la partie ouest n'était pas encore en pleine opération et dont la partie est n'était pas livrée au trafic, je croyais que ce n'était pas encore le moment de livrer notre chemin à un syndicat quelconque avant d'avoir préalablement obtenu des renseignements plus précis sur sa valeur. Je me rappelle que le chef de l'opposition d'alors, qui est maintenant le premier ministre de notre province se déclarait contre l'affermage du chemin parce que, disait-il. (et c'était aussi l'opinion générale), louer notre chemin provincial dans de telles conditions et avant qu'on sût quels seraient les revenus, était une opération inopportune. L'opinion était qu'il vaudrait mieux en laisser l'exploitation entre les mains du gouvernement, car de cette manière, disait-on, il sera facile, en continuant à l'exploiter, de connaître avec le temps, quelle serait la valeur réelle de notre chemin. Déjà les rendements de la division

ouest faisaient pressentir que, dans un avenir prochain, cette voie aurait un trafic considérable. C'était alors l'opinion du premier ministre et telle était aussi mon opinion.

Après la chute du ministère Joly, l'honorable premier ministre actuel, une fois au pouvoir, laissait entendre publiquement qu'en exploitant notre chemin avec économie et sagesse, il comptait sur un revenu bien plus considérable que celui qu'on en aurait retiré par l'affermage à un syndicat. On nous laissait entendre que le chemin, par son exploitation, donnerait au trésor, la première année, entre \$250,000 à \$300,000 et si je ne me trompe, on comptait dans les prévisions budgétaires un montant de \$250,000. Et depuis cette date on accuse chaque mois, chaque année une augmentation considérable, qui se continue d'après les rapports officiels.

Il est vrai, M. le président, que les recettes nettes du chemin n'ont pas produit en apparence le montant sur lequel on comptait ; mais on en connaît la cause. Les recettes étaient aussi considérables qu'on avait dit ; mais malheureusement on était obligé de prendre sur les recettes véritables des sommes considérables, pour mettre sur le compte de construction. Cependant les recettes brutes accusent un montant d'au-dessus de \$800,000 pour l'année fiscale terminée au 30 juin 1881. Cette année, on compte sur un million et au-delà.

D'après ces calculs, un chemin bien administré devait donner un produit net de 300 à 350 milles piastres. Et par la vente, à un intérêt de 5% sur \$7,600,000, on produira un montant de \$380,000. Voyez quelle différence entre le montant de profit réalisé par la vente et par l'exploitation.

Mais à quoi donc alors attribuer cette manifestation si subite de la part du premier ministre. Hier, il ne voulait pas vendre le chemin ; aujourd'hui il découvre que la province est ruinée si le chemin n'est pas vendu de suite. Avant les élections, il faisait toutes les promesses du monde qu'il ne ferait rien sans préalablement consulter les Chambres ; après les élections qui lui ont donné la force voulue, il vend le chemin. Est-ce que cela n'indique pas, M. le président, que depuis qu'il est au pouvoir, l'honorable premier a toujours eu en vue de vendre ce chemin ou de l'affermier à ses amis.

Ce qui me porte à croire cela, c'est le grand intérêt qu'il a toujours eu pour M. Sénécal et le fait que celui-ci a toujours eu en vue notre ligne provinciale ; que son ambition a été de s'en emparer pour son bénéfice et celui de ses amis.

En 1878, lorsque M. de Boucherville était au pouvoir, on avait

demandé des soumissions pour l'affermage de notre chemin de fer. Au nombre des soumissionnaires était M. Sénécal. Le premier ministre était alors secrétaire provincial, si je ne me trompe, il était reconnu comme ami intime de ce monsieur ; il était son défenseur et son avocat public. Arrivé au pouvoir, un des premiers actes de l'honorable premier fut de nommer M. Sénécal surintendant du chemin. Cette nomination fut loin d'être approuvée par le parti conservateur, et les collègues du premier ministre, quelques-uns du moins, étaient fortement opposés à la nomination de M. Sénécal à cette charge importante. Malheureusement les collègues finirent par céder pour ne pas déplaire au premier ministre et le parti conservateur fut obligé de se soumettre.

L'objection qu'on avait à M. Sénécal était son "record" commercial et sa pauvre réputation en affaires ; car toutes les entreprises auxquelles il s'était trouvé mêlé avaient toujours tourné désastreusement pour lui et pour les intéressés. Cependant, voilà l'homme que l'honorable premier a insisté à faire nommer comme surintendant. Ne voit-on pas de suite quel danger il y avait pour les intérêts de la province d'avoir à la tête d'une grande entreprise provinciale un homme comme M. Sénécal, qui était l'âme d'une combinaison d'hommes ayant en vue de s'enrichir au dépens de la province ? Cela n'empêche pas que l'honorable premier a la plus grande confiance en lui ; c'est son ami intime, c'est un inséparable compagnon pour lui. Si le premier ministre va en Europe pour le soin de sa santé, M. Sénécal le suit ; il a aussi besoin de rétablir sa santé délabrée ; si l'un monte à Montréal, l'autre y va en même temps ; s'il faut faire un voyage aux États-Unis, on retrouve encore les deux inséparables.

On peut de suite comprendre l'influence qu'ils exercent l'un sur l'autre et le danger qu'il y a pour les intérêts de la province d'avoir à subir un homme qui s'est ainsi emparé des affections du premier ministre, surtout quand il est connu de tout le monde, que cet homme est un spéculateur, qu'il veut accaparer notre ligne provinciale et qu'il prendra tous les moyens pour parvenir à ses fins.

On doit comprendre de suite l'anomalie qui existe entre ce titre d'ami et la position de surintendant nommé et payé par le gouvernement. Son but unique devrait être de gérer efficacement notre voie ferrée ; tout son temps devrait être uniquement employé au service du gouvernement, et cependant ce monsieur a d'autres sollicitudes ; il est l'âme et la tête d'un syndicat qui veut acheter ou affermer notre chemin. Après cela, dites-le moi, peut-on se fier aux rapports d'un homme qui a deux intérêts différents ? Ayant en vue la possession de notre chemin,

n'était-il pas de son intérêt de dépenser tout l'argent qu'il pouvait toucher pour rendre cette voie aussi parfaite qu'il est possible ? N'était il pas aussi dans ses intérêts de ne pas nous en faire connaître les ressources ? Aussi, voit-on que malgré l'accroissement continu du trafic sur notre ligne et l'augmentation dans les recettes brutes, les recettes nettes sont bien au-dessous de ce qu'elles devraient être, comparées avec les rendements des autres chemins de fer situés dans de semblables conditions.

Connaissant l'influence que M. Sénécal exerce sur l'honorable premier ministre, connaissant aussi que M. Sénécal est à la tête d'une bande de spéculateurs, constaté comme il est publiquement, que ce monsieur est mêlé à toutes sortes de spéculations, est-ce que la Chambre ne voit pas que, dans des circonstances semblables, il y a un certain danger à vendre ou à affermer notre chemin, car on a eu intérêt à en déprécier la valeur. La Chambre ne voit-elle pas un danger en laissant cette transaction entre les mains d'hommes qui ne sont pas en état de travailler dans les intérêts de la province ?

Je le demande aux membres de cette Chambre : si cette propriété valant au-dessus de \$13,000,000 leur appartenait, voudraient-ils, pour un instant, pour la vente ou pour l'affermage de cette propriété se fier au rapport du surintendant qui est lui-même l'âme et la tête du syndicat qui veut s'emparer de notre ligne ? Je suis certain d'avance que pas un membre de cette Chambre ne voudrait s'en départir dans de telles conditions. Cependant voilà ce que le gouvernement veut faire et voilà ce que la Chambre est appelée à sanctionner.

Je regrette de le dire, M. le Président, la province dans le moment est aux prises avec une bande de spéculateurs acharnés qui ont vu dans la ligne provinciale une riche proie et qui veulent la saisir pour la dévorer. Ils entourent le premier ministre, ils l'étreignent, ils le poussent de l'avant. Ils l'ont mis au pouvoir et il est ainsi devenu, un esclave, il n'ose leur résister, de crainte d'être anéanti par eux.

Malgré ses résistances, il comprend son impuissance, il regrette son passé ; mais il est trop tard, il faut que le sacrifice s'accomplisse.

Voilà notre véritable position dans le moment. Allons-nous la conjurer cette malheureuse position ? Aurons-nous le courage de nous opposer à cette force invisible qui veut s'emparer de notre bien public ? Trouverons-nous assez d'hommes courageux en Chambre pour dire au gouvernement : le temps n'est pas opportun pour nous de nous défaire de notre ligne de voie ferrée ?

J'ose espérer qu'il se trouvera assez d'hommes qui, mettant de côté,

tout parti politique, diront au gouvernement : nous sommes opposés à une politique aussi peu raisonnable et aussi peu sensée à tous les points de vue.

Jusqu'à ce jour, par les seules ressources de notre trafic local, la valeur de notre ligne provinciale a été en augmentant et son importance et son utilité sont devenues de plus en plus considérables. Nous sommes tous unanimes à reconnaître que cette ligne, dans un avenir prochain, est appelée à rendre de grands services à la province.

Dans les circonstances actuelles, est-il judicieux de nous défaire d'une ligne de chemin de fer pour laquelle nous avons fait tant de sacrifices ? Cependant, M. le président, cette ligne qui nous a coûté plus de \$13,000,000 est vendue pour \$7,600,000, et cette somme même se trouve sensiblement diminuée par des obligations qui restent à la charge du gouvernement.

Je comprends, M. le président, que si on eût conclu un marché avantageux, un marché qui nous aurait rapporté à peu près la somme que nous avons déboursée, je comprends, dis-je, que dans ces conditions le gouvernement aurait eu raison d'accepter une offre de cette nature. Mais, M. le président, arriverous-nous à ce résultat en vendant notre chemin à moitié prix, en le sacrifiant ? Non, M. le président, nous allons faire un sacrifice et une perte énorme en le vendant pour la moitié de sa valeur. En face d'un tel sacrifice, je demande à tous les honorables membres de cette Chambre, y a-t-il nécessité de la part du premier ministre de prendre, lui et ses collègues, qui ne sont en définitive que les simples dépositaires de nos deniers, de prendre une aussi grande responsabilité en disposant de la principale partie de notre avoir, dont ils devraient être les fidèles gardiens ? Cependant, je regrette de le dire, l'honorable premier ministre, sans connaître l'opinion d'une nouvelle Chambre, et à la veille d'une session, a pris sur lui de vendre à un prix arbitraire, à une valeur fixée par lui-même, la plus importante partie de nos ressources.

Le premier ministre avait cependant déclaré qu'il n'accepterait jamais moins que 8 millions de piastres pour le chemin et que dans tous les cas il ne ferait rien sans consulter préalablement les Chambres. C'est ce qu'il nous laissait entendre. Cependant le chemin est vendu moins que 8 millions et les Chambres n'ont pas été consultées dans le sens que le premier ministre l'avait promis, car il ne faut pas oublier qu'à la dernière session, on avait exigé la promesse de l'honorable ministre que rien ne serait fait sans qu'on eût préalablement consulté les Chambres, non pas dans la manière dont on le fait aujourd'hui, mais en ce sens que

toutes les offres qui seraient faites seraient soumises avant d'être acceptées. Quelle conduite le premier ministre tient-il dans ce moment ? il a mis de côté de son propre chef, toutes les soumissions qu'il lui étaient offertes pour accepter celle que lui et ses collègues trouvaient non la plus avantageuse, mais le plus au goût de leurs amis. Pourtant, M. le président, jamais depuis que l'honorable premier est au pouvoir, jamais cette Chambre n'a été sérieusement saisie de la question qui concerne, soit l'affermage, soit la vente du chemin de fer provincial ; jamais il ne nous a été donné de déclarer quelle était notre opinion sur cette importante question.

Pour ma part, comme homme d'affaires et comme homme public, je ne saurais sanctionner une transaction de cette nature et je proteste contre les procédés de l'honorable premier ministre et de ses collègues. Car, remarquez bien, M. le président, qu'on vient nous demander de sanctionner la vente de notre chemin de fer provincial avant même que nous ayons pris connaissance de notre état financier.

On se rappelle, M. le président, que jusqu'à ces derniers temps, le gouvernement nous a toujours dit que grâce à son habileté dans l'administration des affaires, l'équilibre dans nos finances se rétablirait. Cependant, malgré cette assurance de sa part, il découvre tout à coup qu'il faut à tout prix dégrever notre dette publique et que la vente de notre chemin est devenue une nécessité. La chose est tellement urgente qu'il faut de suite le sacrifier en le vendant à moitié prix.

La conduite qu'aurait dû tenir l'honorable premier ministre eût été de venir devant cette Chambre nous montrer nos ressources et nos besoins, et si notre état financier était tel, que nous dussions être obligés d'avoir recours à des moyens énergiques, pour subvenir à nos dépenses, le premier ministre aurait pu alors déclarer à cette Chambre ses vues sur la manière de rétablir l'équilibre entre nos dépenses et nos recettes. Nous aurions eu l'occasion de nous prononcer ; nous aurions pu différer d'opinions, sur les moyens à prendre, mais personne en cette Chambre n'aurait désavoué le principe. Pour ma part, je le déclare, j'aurais volontiers aidé le gouvernement à sortir des difficultés qui l'entourent. Voilà, M. le président, quelles sont mes vues sur la vente du chemin de fer.

J'en conclus, M. le président, qu'il n'est pas avantageux de vendre le chemin et qu'il est préférable d'en laisser faire quelque temps encore l'exploitation par le gouvernement, en attendant que nous soyons en position de juger par nous-mêmes si le chemin doit être loué ou vendu.

La vente du chemin étant une affaire arrêtée, le gouvernement a-t-il



pris les moyens d'en obtenir le plus haut prix. La ligne de conduite suivie par le gouvernement est-elle la véritable voie ? voilà, M. le président, une seconde considération qu'il s'agit de développer.

Notre chemin nous a coûté plus de 13 millions, cependant le premier ministre étant au fait du coût de notre chemin, laisse entendre par ses discours et par les journaux qui lui sont favorables, qu'il acceptera 8 millions. M. le ministre avait-il le droit, avait-il raison de fixer une valeur à notre chemin ? et comment pouvait-il arriver à une conclusion semblable, avant d'avoir annoncé que le chemin était en vente et de l'avoir offert à la concurrence publique ?

On comprend qu'un débiteur poussé à bout par des créanciers implacables, fatigué de leurs incessantes menaces et lassé de lutter contre leurs exigences, puisse se dire : " Je me vois obligé d'abandonner une lutte inutile ", et qu'il finisse par laisser à ses créanciers à un vil prix des propriétés qui, avec du temps, lui auraient rapporté une plus grande valeur. Voilà la position d'un pauvre débiteur, mais non la position de notre province. Si notre province en était réduite à cette extrémité, hélas ! monsieur le président, il y aurait de quoi à gémir. Cependant, malgré les assurances répétées du premier ministre sur le florissant état de nos affaires provinciales, et de la prospérité dont nous jouissons depuis qu'il gouverne, il a agi exactement de la même manière que ce pauvre débiteur.

Quelle ligne de conduite a suivie le premier ministre dans tout le cours de cette transaction qui est de la plus grande importance pour nous ? D'abord l'affaire est conduite avec le plus grand secret possible. De temps en temps, on entend circuler certaines rumeurs allant à dire que M. Sénécal est à la veille de former un syndicat pour l'achat de notre ligne provinciale : plus tard, on entend dire qu'il y a un autre syndicat en voie de formation et qu'il existe une certaine rivalité entre les deux camps, mais tout à coup on apprend que la partie ouest est vendue au syndicat du Pacifique, et que la partie est est accordée à un autre syndicat.

On dit que le syndicat de M. Sénécal offre \$400,000 pour l'affermage et le syndicat Allan-Rivard \$450,000.

Le syndicat Allan-Rivard était un syndicat sérieux et composé d'hommes les plus respectables. Ce syndicat offrait \$8,500,000, ce qui fait près d'un million de plus que le chemin n'a été vendu aux deux syndicats. Personne ne peut douter pour un instant de l'immense avantage, pour la province de Québec, d'avoir un syndicat avec un homme comme Sir Hugh Allan à sa tête.

On connaît que cet honorable monsieur est un des plus grands armateurs du Canada. La compagnie dont il fait partie, possède la plus grande flotte de vapeurs océaniques qui visite nos parages pendant la saison de l'été, et Halifax en hiver. On voit de suite ce que la province aurait pu tirer d'avantages d'un tel syndicat ; car, d'après ce que j'ai compris, c'était l'intention de sir Hugh Allan d'utiliser la ligne en mettant ses vapeurs en rapports avec les différents terminus du chemin de fer provincial.

Cependant le syndicat de sir Hugh Allan est mis de côté, et pour quoi, M. le président ? Est-ce parce qu'il n'était pas acceptable ? au contraire il offrait toutes les garanties désirables. Est-ce parce que l'intérêt de la province eût été moins protégé ? Non, M. le président, ce syndicat, au contraire, offrait sous tous les rapports toutes les garanties désirables au point de vue de sa responsabilité. Entre les mains d'un tel syndicat, la province n'avait rien à craindre du côté de la solvabilité. Cependant, M. le président, on a accepté de deux autres syndicats une moindre somme. Dans toutes ses transactions le gouvernement agit secrètement et sur sa propre responsabilité.

Maintenant, examinons les documents officiels qui nous ont été soumis et qui ont rapport à la correspondance échangée entre les soumissionnaires et le gouvernement. Ces correspondances ne renferment qu'une faible partie des négociations qui ont eu lieu entre le gouvernement et les différents syndicats. Cependant on remarque de suite qu'il n'y a aucune correspondance officielle entre le syndicat du Pacifique canadien et le gouvernement. Par qui les négociations ont-elles été conduites et comment ? on l'ignore. On ne voit pas non plus de correspondance au sujet de la partie est,

Il faut bien remarquer de plus que cette correspondance ne renferme que ce que le gouvernement a bien voulu faire mettre devant nous.

On voit dans ce document un rapport qui est du 27 décembre, par M. Shanley, qui approuve l'acte du gouvernement et qui, à première vue, semble s'appliquer à toute la correspondance, mais qui en réalité n'approuve qu'un certain projet de contrat entre M. Sénécal et le gouvernement pour l'affermage du chemin seulement. On voit de suite que ce rapport n'est que l'œuvre d'un ingénieur complaisant, qui tient à ne pas désobliger ceux qui l'emploient. Car ses conclusions sont en contradiction avec les soumissions qui viennent à la suite du projet de contrat entre M. Sénécal et le gouvernement.

Tous ceux qui voudront se renseigner par eux-mêmes verront qu'à la date de ce rapport l'honorable premier ministre n'avait qu'une chose en

vue, celle de louer le chemin à Messieurs McGreevy et Sénécal. D'après moi, ce qui semble avoir nui à ce projet ce sont plusieurs soumissions plus favorables qui ont été faites en même temps que le projet d'affermage. Le gouvernement semble avoir eu peur de les mettre de côté, car la chose eût été connue et le gouvernement n'aurait pu défendre sa cause devant les Chambres.

D'ailleurs un bon nombre des amis du gouvernement ne voulaient pas que notre ligne tombât entre les mains de M. Sénécal. Aussi voit-on qu'à une assemblée tenue à Montréal où figurent les noms de plusieurs des amis du premier ministre, on avait résolu d'avertir le gouvernement de ne pas louer le chemin avant d'avoir opéré un raccordement avec d'autres voies ferrées.

On remarque dans la correspondance venant de la part du premier ministre une réticence continuelle, qui indique que ce dernier désirait écarter toute concurrence possible en suscitant toutes espèces d'objections puériles. Après avoir insisté sur ce que tout soumissionnaire donne les noms de ceux qui devaient faire partie d'un syndicat, il vend cependant en dernier ressort le chemin à son syndicat favori, le syndicat Sénécal et McGreevy, sans exiger les noms de ceux qui doivent en faire partie.

De cette transaction on ne peut faire autrement que de conclure que le premier ministre, se sentant dans l'impossibilité de donner l'affermage de toute la ligne à son ami de cœur, se décide tout à coup à livrer la partie ouest, au syndicat du Pacifique canadien et l'autre à Messieurs Sénécal et McGreevy. Ce qui le démontre aussi, et ce à la connaissance de tout le monde, c'est que le syndicat McGreevy et Sénécal n'était pas encore formé lorsque le contrat fut passé quelques jours avant la session. L'on connaît les efforts qui ont été faits pour induire certains capitalistes de Québec et de Montréal à se joindre à eux. Ce n'est qu'après bien des démarches que l'on a finalement réussi à avoir deux ou trois noms à Québec, qui sont là pour la forme.

Malgré le manque de publicité donné par le gouvernement sur ses intentions au sujet de l'affermage ou de la vente de notre voie ferrée, on voit un certain nombre de soumissionnaires dont les soumissions sont plus avantageuses, sous tous les rapports, que celles acceptées par le gouvernement.

Voilà l'interprétation que l'on peut donner à cette correspondance officielle, malgré qu'elle ne contienne qu'une faible partie des négociations qui ont eu lieu entre le gouvernement et les soumissionnaires.

Je passe maintenant en revue les différentes offres et j'en choisis deux

des plus avantageuses pour les comparer avec celles acceptées par le gouvernement.

Le tableau suivant servira à démontrer de quel côté penche la balance. Ci-suivent les calculs faits sur les différentes soumissions : Celle de M. Hall et d'Allan-Rivard et celles du Pacifique-canadien et de M. McGreevy et autres, qui ont été acceptées. La Chambre pourra juger par ces calculs de quel côté sont les avantages.

L'offre de Robert N. Hall pour l'affermage du chemin Q. M. O. & O. avec droit d'achat en dix ans, est de \$8,500,000 et de \$9,000,000 après cette date.

Les cinq premières années \$427,500 par année représentant un capital de \$8,550,000 ; les cinq années suivantes, \$450,000 par année représentant un capital de \$9,000,000 pour les cinq années qui viennent en troisième lieu, \$472,500 par année représentant un capital de \$9,550,000 ; pour les cinq années qui viennent en quatrième lieu, \$595,000 par année représentant un capital de \$9,900,000 ; pour les cinq années qui suivent, \$517,000 par année représentant un capital de \$10,340,000 ; soit une moyenne de \$472,000 par année, représentant un capital de \$9,468,000. Ce qui démontre que le chemin vaut \$10,000,000. La moyenne de l'intérêt offert par année était de \$472,000. Avec la vente actuelle, l'intérêt est de \$400,000, soit une différence d'intérêt en faveur de l'offre de M. R. N. Hall, de \$72,400 ; \$72,400 en vingt-cinq ans se montent à \$1,810,000. L'intérêt dans l'offre de M. R. N. Hall était payable semi-annuellement d'avance, soit \$23,600 à 5 % d'intérêt pendant 25 ans, cela fait \$29,000, total \$1,862,600. L'intérêt durant 25 ans, sur \$72,400 est de \$1,141,250.

Par ce marché nous aurions reçu \$3,003,850 de plus que par le marché actuel. Si M. R. N. Hall avait acheté le chemin, il l'aurait payé \$8,500,000. La présente vente est pour \$8,000,000, soit une différence de \$500,000. Si le chemin eût été acheté pour \$9,000,000, cela aurait donné \$1,000,000 de plus, à part du montant additionnel de loyer.

Le syndicat Allan-Rivard offre de louer le chemin pour 20 ans avec droit d'achat au bout de dix ans, pour \$8,500,000, et, à la fin des 20 ans, pour \$9,500,000.

Loyer pour les premiers cinq ans.....	\$425,000
“ pour les deuxièmes cinq ans.....	450,000
“ pour les troisièmes cinq ans.....	475,000
“ pour les quatrièmes cinq ans.....	500,000
Soit \$1,850,000. Moyenne par année \$462,500.	

\$425,000	représentent un capital de.....	\$ 8,500,000
450,000	“ “ “ .....	9,000,000
475,000	/ “ “ “ .....	9,500,000
500,000	“ “ “ .....	10,000,000

Soit \$37,000,000. Moyenne de la valeur du chemin d'après cette offre \$9,250,000. D'après l'offre du syndicat Allan-Rivard, et autres, notre chemin vaut \$10,000,000; pendant que la présente vente ne doit rapporter que \$8,000,000. La différence en valeur est de \$2,000,000. L'offre d'acheter à la fin des 10 ans était pour \$8,500,000. La vente actuelle est pour \$8,000,000. Perte : \$500,000. La moyenne de l'intérêt reçu pour le loyer pendant 20 ans serait de \$462,500. L'intérêt sur la vente actuelle est de \$380,000, soit une différence de \$82,500 en faveur de l'offre Allan-Rivard, même en supposant qu'il faille 1 p. c. pour le fonds d'amortissement, laissant une différence de \$6,250. Pendant 20 ans. \$6,250 par année formeraient \$125,000. En 20 ans, à 8 p. c. d'intérêt sur \$125,000 donne à peu près \$200,000. Ajouté à \$9,500,000, cela forme \$9,700,000. Prix de la vente actuelle—\$8,000,000. Différence \$1,700,000. On ne calcule, ci-dessous, que l'intérêt simple. Ajoutez 5 p. c. d'intérêt pour 20 ans au surplus de \$6,250.—Notre chemin est vendu pour \$7,600,000.

Nous donnons les propriétés suivantes :

Casernes de Québec à Montréal.....	\$ 300,000
Cour au combustible.....	153,000
Pointe-au-Lièvre.....	40,000
Propriété de Bellerive.....	40,000
Approvisionnement, au moins.....	200,000
Prison militaire.....	40,000
Balance de la souscription de Québec....	500,000
“ “ de Trois-Rivières...	100,000
“ “ “ St-Sauveur....	25,000

Total.....	\$ 1,438,000
Déduction des travaux à faire par le syndicat	448,000

Ce qui laisse..... \$ 990,000

Différence de l'intérêt sur nos \$400,000 de bons (*débtentures*), entre 7 et 5 p. c.—\$3,000 par année qui capitalisé donne \$160,000, ou un total de \$1,150,000 : prix de vente \$7,600,000, réduite de \$1,150,000 égale à \$6,450,000.

Requis pour la construction des travaux de raccordement avec le Grand-Tronc \$100,000. Donnant comme prix réel du chemin \$6,550,000. Ce qui, à 6 p. c., donne \$393,000 par année.

Voici la situation de nos affaires dans Québec :

Balance de notre million.....	\$500,000
Balance de la souscription de Trois-Rivières.....	100,000
Balance de la souscription de St-Sauveur.....	25,000
Cour à bois.....	153,000

soit 778,000 : Pointe-au-Lièvre \$40,000, ce qui forme en tout \$818,000. Différence de l'intérêt sur nos \$400,000 de bons, à 5 p. c. au lieu de 7 p. c. \$60,000..\$978,000. Travaux à être exécutés par le syndicat, \$448,000. Différence, \$530,000. Ainsi donc le syndicat est payé pour tous les travaux à exécuter et reçoit en sus un cadeau de \$330,000. En ajoutant ou déduisant 1 p. c. pour le fonds d'amortissement il est à présumer que le syndicat du Pacifique et celui de la partie est aurait payé le chemin à l'échéance des 20 ans. Mais il est long d'attendre pendant 20 ans et il peut se produire de nombreux incidents qui pourraient considérablement modifier l'état des affaires. Il peut arriver que l'un ou même les deux syndicats soient hors d'état de garder le chemin.

Dans ce cas les offres de M. Hall et de Sir Hugh Allan sont de beaucoup supérieures. Nul ne peut prétendre que \$462,250 ne vaut pas plus que \$380,000. Même en admettant la possibilité pour M. Hall et pour Sir Hugh Allan de refuser d'acheter le chemin à l'expiration du temps fixé, notre chemin n'aurait fait qu'augmenter de valeur, et, grâce à un raccordement avec l'Intercolonial, par la voie de Lévis, au lieu de valoir \$7,600,000, il vaudrait \$12,000,000. Les offres refusées offraient donc des garanties aussi bonnes que les syndicats actuels et le pays aurait reçu un intérêt plus considérable.

Reste maintenant la troisième question que nous nous sommes posée.

Le gouvernement devait-il séparer notre ligne en deux tronçons et a-t-il agi dans l'intérêt de la province en vendant la partie ouest au syndicat du Pacifique et la partie est à un autre syndicat ? Voilà ce qu'il s'agit d'éclaircir.

M. le premier vient nous dire avec un air de triomphe : Voyez ce que j'ai fait, j'ai réussi à fixer le terminus du Pacifique à Montréal. Ceci est dit pour contenter la ville de Montréal et la calmer dans ses inquiétudes, car sans cette excuse, il n'aurait jamais pu compter sur son concours dans le sacrifice qu'il veut faire de notre chemin provincial. Et à la ville de Québec, il dit : j'ai vendu la division est à un syndicat qui s'engage à conduire la ligne jusqu'à l'eau profonde, à fixer les ateliers de la par-

tie est à Québec, à élargir la rue du Prince Edouard et à obtenir le raccordement avec l'Intercolonial aux moyens de bateaux traversiers. Il pense calmer les inquiétudes légitimes du district de Québec sur notre sort. La mise en scène est très-habile et est une affaire magnifiquement montée,

Mais, voyons, a-t-il eu raison de diviser notre ligne provinciale en deux tronçons ? Je demande à cette Chambre si un tel plan eût été exposé au peuple, après lui avoir été bien expliqué, pensez-vous qu'il aurait jamais consenti à un tel démembrement, surtout pour l'obtention d'une somme aussi minime que celle qu'il a obtenue pour chaque division ?

Tous se rappellent la loi de 1875 qui avait pour but de sanctionner le transport des droits des deux compagnies au gouvernement. Tous se rappellent le discours qui furent alors prononcés par les ministres du temps. On exaltait les avantages qu'il y aurait pour la province à avoir une ligne de chemin de fer provinciale. Cette ligne était destinée à nous amener le grand commerce de l'ouest. Par cette ligne on pourrait atteindre l'Atlantique : elle serait la plus courte et la plus avantageuse ; les vastes greniers de l'immense ouest déverseraient dans nos ports de mer les richesses qu'ils renferment. On nous disait que quand nous aurions fait une jonction avec le vaste réseau des systèmes de chemins de fer américains, le trafic qui se ferait sur notre ligne serait incalculable. Pensez-vous que l'honorable premier d'alors pouvait prévoir le triste sort qui était réservé à cette ligne pour laquelle il montrait tant de dévouement ? Cet honorable monsieur, s'il fût resté au pouvoir, n'aurait jamais consenti, j'en suis sûr, à vendre ce chemin à deux compagnies distinctes. Jamais cet honorable ministre n'aurait pensé un instant à sacrifier la seule partie de notre avoir, et sur laquelle nous comptions pour nous aider à dégrever la dette publique, que nous avions contractée pour la construction.

Je suis convaincu que si le même pouvoir qui s'était chargé de cette entreprise venait de nouveau à la tête de nos affaires, jamais il ne consentirait à approuver la transaction qui nous est maintenant soumise et la meilleure preuve de ce que j'avance, c'est que l'honorable premier ministre d'alors y est fortement opposé aujourd'hui.

L'honorable premier ministre se vante qu'en vendant la partie ouest au syndicat du Pacifique il a réussi à faire le terminus du Pacifique à Montréal. Cependant il y a à peine quelques jours, une députation composée d'un certain nombre de membres de ce district, et j'étais du nombre, députation qui avait pour but d'obtenir des explications sur les

rumeurs qui circulaient alors au sujet de la vente de la partie ouest du chemin de fer provincial au syndicat du Pacifique, M. le ministre, au nombre des remarques qu'il fit à la députation, disait solennellement qu'il était impossible à un gouvernement de forcer les voies du commerce, car le trafic suit toujours sa voie naturelle et qu'aucune influence ne saurait le détourner de sa véritable destination.

Il est vrai, M. le président, qu'il est impossible pour un gouvernement de faire la voie du commerce, mais si ce n'est pas là la mission du gouvernement, sa mission véritable doit être de sauvegarder les intérêts de la province et de ne pas consentir à en sacrifier une partie pour une autre.

La ville de Montréal par son influence commerciale, sa position financière, son importance géographique et par le nombre de ses industries, devait nécessairement devenir l'entrepôt du commerce de l'ouest, parce que dans un sens elle se trouve à la tête de la navigation océanique. Aussi que ce fût par une ligne ou par une autre, elle était toujours certaine que le syndicat du Pacifique se trouverait obligé d'y avoir un entrepôt important. D'ailleurs elle se trouve déjà en relation avec le vaste système de chemins de fer américains par le Grand-Tronc qui a des relations jusqu'à Manitoba. De sorte que de ce côté elle était toujours certaine d'avoir un terminus du Pacifique surtout en été. Aussi ne devait-elle pas se laisser entraîner à l'idée que le gouvernement a réussi à lui donner le terminus du Pacifique, car elle pouvait compter sur la réalisation de ses espérances sans intervention de la part du gouvernement. Elle est donc libre d'envisager la question de la vente de notre chemin de fer d'après son véritable mérite, en dehors de tout intérêt local. D'après ce que dit le premier ministre, il s'est hâté de vendre la partie ouest de notre ligne provinciale, parce qu'il craignait que le syndicat du Pacifique ne bâtit une ligne rivale.

En admettant cette supposition, pensez-vous que le syndicat du Pacifique canadien eût laissé Montréal de côté, pensez-vous qu'il fût passé à quelques milles au-dessus de Montréal sans prolonger sa voie jus qu'à cette ville? La chose saute tellement aux yeux qu'il est inutile de la démontrer.

Aussi les démarches faites par M. le ministre pour vendre la partie ouest, prouvent ce que j'ai avancé, que Montréal était toujours destinée à avoir un terminus du Pacifique. Je doute fort que le syndicat ait jamais songé à construire une ligne rivale qui lui aurait coûté plus cher que celle qui était à sa portée et qu'il avait pouvoir acheter à meilleur marché que celle qu'il aurait été obligé de construire.



Mais en admettant même que le syndicat fut sérieux, quelle était alors la position de notre nouvelle ligne ?

Supposons que le syndicat du Pacifique eût bâti une ligne rivale qui aurait pris la voie des Etats-Unis, en construisant un pont audessus de Montréal, cette ligne n'aurait plus servi que pendant l'hiver et malgré les arrangements arrêtés par le gouvernement avec le syndicat du Pacifique, celui-ci sera tout de même obligé d'avoir une communication avec le sud, car il est évident à tous ceux qui connaissent un peu les lois du trafic que le fret n'ira pas s'arrêter à Hochelaga ou aux casernes pour de là revenir sur ses pas. Non, M. le président, le trafic prendra la route qui lui convient le mieux. Le syndicat du Pacifique n'aurait jamais établi une ligne rivale qui aurait ignoré la ville de Montréal. Dans ce cas d'autres lignes s'en seraient chargées.

Malgré les craintes du gouvernement à cet effet, cela n'a pas empêché plusieurs syndicats d'offrir d'acheter toute notre ligne provinciale, et pourquoi ? parce que ceux qui voulaient avoir notre chemin savaient fort bien à quoi s'en tenir là-dessus.

En admettant même la possibilité que notre chemin ne fût pas vendu au syndicat du Pacifique, qu'elle était notre position ? Le syndicat du Pacifique ne nous aurait jamais refusé soit au gouvernement, soit à une compagnie le droit de passage sur sa voie aux mêmes conditions qu'aux autres lignes. D'ailleurs il était dans l'intérêt du Pacifique d'accorder cet usage.

M. le président, aurait-il été dans l'intérêt du syndicat du Pacifique de nous refuser le droit de passage sur sa ligne ? Non. Après tout, le syndicat du Pacifique est une entreprise privée et comme telle, il n'a en vue que ses intérêts. Or, l'intérêt du syndicat est d'avoir autant de trafic sur sa ligne que possible. Il est donc de son intérêt de favoriser le trafic de long cours et une fois hors de sa ligne, peu lui importe que ce trafic gagne l'océan par une voie ou par une autre.

Notre ligne provinciale entre les mains du gouvernement ou d'un syndicat responsable aurait eu intérêt à faire passer tout le trafic possible sur sa voie soit d'Ottawa à Montréal ou soit d'Ottawa à Québec. Je considère, M. le président, que le gouvernement a sacrifié les intérêts de la province en vendant le chemin en deux divisions, l'une au Pacifique, l'autre à un syndicat privé. Car, monsieur le président, le trafic du Pacifique en hiver ne saurait s'arrêter à Montréal, ni venir jusqu'à Québec. Il suivra la voie la plus directe sans s'arrêter à aucun de ces deux endroits.

L'honorable premier ministre sait aussi bien que qui que ce soit, que

le Pacifique lui-même ne saurait fixer son terminus à aucun endroit en particulier, car il sera obligé comme toute autre compagnie de suivre la voie naturelle du commerce.

En admettant même comme supposition que le syndicat du Pacifique eût voulu nous refuser le droit de passage sur sa ligne, chose improbable, n'aurions-nous pas pu faire une alliance avec le Grand-Tronc dont la voie s'étend par le moyen d'arrangement avec des lignes américaines, jusqu'à Winnipeg? L'importance de notre voie ferrée est tellement reconnue que l'on voit de tout côté se former des compagnies pour la construction de lignes allant se joindre à la nôtre à Ottawa.

Deux raccordements avec l'ouest nous sont possibles, d'abord celui que Sir Hugh Allan s'engageait à faire au moyen d'un chemin de fer s'étendant jusqu'au Sault Ste-Marie, en outre de la charte du chemin de colonisation du nord qui existe encore. Les arrangements proposés par Sir Hugh Allan étaient complets et il en parle dans la correspondance officielle échangée avec l'honorable premier ministre.

Cette extension nous eut mis en rapport avec le *Northern Pacific*.

L'autre raccordement se trouve dans le *Grand Junction Railway* d'Ottawa à Toronto où nous rencontrons le *Great Western*.

D'ailleurs, voici les propres paroles de l'honorable premier ministre lui-même dans son discours de Ste-Thérèse, le 3 novembre 1881.

“ Si la compagnie du Pacifique refusait d'acheter notre chemin de fer nous aurions d'autres compagnies qui le feraient et aux conditions que nous voulons, c'est-à-dire au prix de \$8,000,000. Je me suis imposé beaucoup de travaux dans ce but. J'ai vu ce qu'il y avait à voir; j'ai connu des capitalistes avec qui je me suis mis en relations, et au moment propice je saurai bien les trouver pour conclure des négociations dans l'intérêt de la province. C'est sans menaces comme sans fanfaronnerie que je vous expose ces choses. ”

Ceci corrobore les idées de Sir Hugh Allan au sujet d'un raccordement possible, toujours dans la supposition que le Pacifique canadien nous eût refusé le droit de passage sur son chemin : ce qui est invraisemblable.

Tout cela n'empêchera pas le syndicat du Pacifique canadien de construire un embranchement pour se relier au moyen d'un pont avec les chemins du sud.

Pour démontrer que c'est là la politique du syndicat du Pacifique canadien, je renvoie la Chambre à un article du *Star* venant d'un correspondant canadien à Ottawa, et qui nous parle d'un projet déposé sur le

bureau de la Chambre, par le Great Eastern. Dans cet article est développée toute la politique du Pacifique canadien.

Or, dans cet article, il est dit que le Pacifique canadien veut s'emparer de toutes les issues pour commander les différentes voies.

Il est aussi dit que la raison pour laquelle le syndicat du Pacifique canadien n'a pas voulu acheter la partie est de notre chemin, c'est parce qu'il avait en vue la ligne préférable du sud qui donnerait à Québec un raccourci sans les inconvénients de la traverse.

S'étant aussi assuré de tous les embranchements possibles pour le trafic de l'Est, il va devenir un vaste monopole qui pourra écraser toute concurrence.

Pourquoi le Pacifique canadien s'embarrasserait-il de notre chemin du nord, de la partie est, lorsqu'il peut s'en servir pour ses fins tant qu'il voudra, sans avoir l'inconvénient d'en être le possesseur ?

Dans mon opinion notre ligne de voie ferrée, dans l'intérêt de la province, n'aurait jamais dû être séparée en deux parties, car en la conservant intacte nous eussions été en meilleure position de commander le trafic. Tandis qu'en vendant une partie au syndicat du Pacifique, on a rendu un service douteux à la ville de Montréal et on a écrasé les espérances et les aspirations du district de Québec.

C'est une politique désastreuse pour la ville de Québec ; il ne nous reste plus pour tous nos sacrifices qu'une ligne mutilée qui n'a pas même de terminus lui appartenant dans la ville de Montréal. La chemin du nord n'est plus qu'un embranchement. La ville de Québec est la seconde ville de la province et, comme telle, elle méritait un peu plus d'égards de la part du gouvernement.

Celui-ci, soit par faiblesse, soit pour d'autres causes, a suivi une politique désastreuse pour le district de Québec et l'avenir pour nous est des plus sombres et des plus décourageants. Cette pauvre ville de Québec qui s'était imposé tant de sacrifices pour la construction de cette ligne, se voit pour toujours privée des avantages qu'elle avait droit de retirer d'une ligne faisant partie du chemin du Pacifique, mais le patriotique premier ministre a foulé au pied ses espérances légitimes.

La ville de Montréal a préféré voir sacrifier la partie ouest de notre chemin de fer au syndicat du Pacifique canadien pour se débarrasser des exploitants qui s'en étaient emparés, tandis que nous, notre sort est de les avoir pour héritage.

Ainsi, M<sup>r</sup> le président, il est évident qu'il n'est pas opportun de vendre notre chemin dans les conditions actuelles, que le gouvernement n'a pas

le plus haut prix possible et qu'il n'a pas agi dans les intérêts de la province en séparant notre ligne en deux.

Voilà, M. le président, les quelques réflexions que j'avais à faire. Malheureusement, il me reste un espoir bien faible c'est que les amis du gouvernement auront assez de courage pour dire à celui-ci ce qu'ils pensent de cette politique, et assez d'influence pour persuader le ministère d'abandonner une mesure si préjudiciable aux intérêts de la province.

Pour ma part, ma tâche est maintenant terminée. J'ai formulé franchement et honnêtement ma manière de voir sur la vente de notre chemin de fer et sur cet acte politique. Le peuple en dernier ressort jugera la conduite de ceux qui auront favorisé l'adoption de ces résolutions. Si cette mesure n'est pas à l'avantage de la province, comme je le crois, nous serons les victimes sur lesquelles retombera bien injustement l'indignation populaire.

**M. Duhamel**—*député d'Ottawa*.—M. le président, la question sur laquelle la Chambre délibère en ce moment sollicite de notre part la plus sérieuse attention. Elle est de la plus haute importance pour la prospérité future de la province, et chacun admet qu'elle doit être discutée à un point de vue patriotique, que l'esprit de parti doit être mis de côté et qu'enfin les intérêts locaux ne doivent pas l'emporter sur les intérêts généraux. Cependant, il est quelque peu surprenant de voir que la question étant discutée à ce point de vue, il y ait tant de conclusion opposée les unes aux autres dans leur nature même. Aussi, j'avoue que le spectacle de tant d'honorables députés concluant chacun à leur manière une cause une certaine anxiété, lorsque je me dis qu'il faut que je prenne une décision.

Depuis les premiers jours où il a été question de cette grande entreprise, même avant le 15 décembre 1875, le moment solennel rappelé par l'honorable chef de l'opposition, je croyais fermement que le chemin de fer provincial devait forcément devenir l'un des chaînons de la grande voie du Pacifique, et que cette entreprise mettrait la province de Québec sur un pied d'égalité avec les autres provinces, au point de vue des facilités données aux opérations commerciales. Je prétends que ce qui a été accompli dans le passé et ce qui va l'être à l'avenir ne fait que confirmer la conviction qui s'était emparé de mon esprit. Je n'ai jamais douté un seul instant que la grande conception de notre illustre homme d'état canadien français, sir George E. Cartier, l'établissement d'un chemin de fer transcontinental, traversant dans toute sa longueur le territoire britannique de l'Amérique du nord, je n'ai jamais douté, dis-je, que ce grand projet ne deviendrait pas un fait accompli. Treize années

environ se sont écoulées depuis que des efforts furent faits pour assurer le succès de cette entreprise colossale et constamment on a déployé en faveur de ce projet la même énergie pour réaliser le projet formé d'unir les provinces par un lien plus sensible, plus fort que celui qui découle d'un simple acte politique.

La Chambre et le pays savent pas quelles vicissitudes nombreuses cette entreprise a passée, toutes les difficultés et l'opposition qu'il a failu vaincre avant d'arriver au résultat où nous sommes aujourd'hui. Nous ne devons pas nous surprendre si on combat la mesure prise par le gouvernement de cette province. En 1875, l'opposition prétendait que la province n'était pas justifiable de s'engager dans tant de dépenses pour mener à bien cette entreprise ; que ses intérêts n'en retireraient pas des avantages égaux aux sacrifices exigés, que la politique d'alors plongeait la province dans d'innombrables difficultés. Bien, je demande à tous les membres qui n'ont pas de parti pris, s'ils voudraient revoir la situation budgétaire de 1875 à condition qu'il n'y ait plus de chemin de fer provincial et que tous les avantages que la population en a retirés depuis son inauguration soient mis de côté. La réponse n'est pas douteuse.

L'honorable chef de l'opposition a reconnu la nécessité de la vente du chemin de fer. Il sait bien que nous recevons huit millions de piastres pour cette propriété ou au moins \$7,600,000 et des travaux pour la balance. L'honorable chef de l'opposition repousse la division de la voie ferrée. Il voudrait que tout le chemin passerait aux mains de la compagnie du Pacifique et il ne veut pas être convaincu qu'elle ne voulait pas acheter la division est. Il ne peut trouver aucune raison pour justifier à ses yeux le refus de la compagnie du Pacifique. Nous avons beau lui dire qu'elle avait assez d'argent, assez de millions à dépenser ailleurs. Il n'en continue pas moins de croire que l'on pouvait forcer cette compagnie d'acheter toute la voie ferrée, que le traité entre elle et le gouvernement par lequel la compagnie avait le droit d'établir un chemin d'Ottawa à Montréal est futile, est lettre morte. Peut-être l'honorable chef de l'opposition ne pensait pas que les municipalités qu'il y a d'Ottawa, à Montréal, auraient saisi l'occasion d'avoir un chemin de fer en souscrivant deux millions.

Il est vrai que toute la ligne n'est pas vendue à la compagnie du Pacifique, mais les deux contrats passés par le gouvernement assurent à la province des relations commerciales avec l'Intercolonial et les autres chemins avec lesquels le Pacifique aura des arrangements, aux mêmes conditions que la compagnie du Pacifique elle-même et avec des avan-

tages égaux. Il est évident que si ces contrats ne sont pas ratifiés, il peut se faire qu'on ne réussisse pas à assurer à la province le commerce de l'ouest à l'exception d'une bien petite proportion qui atteindra Montréal.

L'honorable député de Montréal centre a commencé son discours vendredi soir, en disant qu'il entendait produire une impression ineffaçable sur la Chambre. Bien, je pense qu'il a réussi. L'honorable député a dit qu'il allait changer l'opinion de quelques-unes d'entre nous.

Je suis forcé de dire que je n'ai rien entendu qui ait été de nature à produire ce résultat. Il nous a dit qu'il n'était pas un soldat ordinaire, mais quelque chose de supérieur à cela. Après un tel début, la Chambre s'attendait d'entendre un discours à la Cicéron ou à la Gambetta. Son attente a été trompée. L'honorable député nous a parlé du charme qu'exercent l'éloquence, l'entraînement produit par les belles figures de rhétorique, la calme énergie, la flamme du regard, les gestes gracieux et les cheveux d'ébène de l'honorable premier ministre.

Peut-être jouissait-il d'une certaine volupté "morale" à la vue des cheveux d'ébène ; ils trouveraient place à croître sur sa tête. . . . Quoiqu'il en soit, mon honorable ami a pris le soin de dire à la Chambre que cette délicate description n'était pas de son crû mais qu'il l'empruntait au *Chronicle*. Dans le cours de ses observations, il a donné à la Chambre un échantillon de son propre style : animal, âne, bestiaux, et autres mots du règne animal, voilà ce qui composait ses fleurs de langage. Il a félicité l'honorable premier ministre sur ses connaissances en fait de rhétorique et de belles-lettres, mais de l'arithmétique. . . . oh ! . . . nous a-t-il dit, jamais il n'a manié un morceau de craie sur un tableau. L'honorable député de Montréal centre, un citoyen qui a de grands intérêts dans le pays, a invité poliment la Chambre de se plonger pardessus la tête dans les chiffres. En effet, il a fait passer beaucoup de chiffres sous nos yeux. Il paraissait être en extase, et ayant une vision mystique de l'avenir, se contemplant comme trésorier de la province, restaurant les finances provinciales par des solutions insondables.

L'honorable député a dit aussi qu'il voulait montrer à la Chambre ce que c'est que les affaires. Quand un homme achète 100 barils de porc, il veut avoir 100 barils de porc, a-t-il dit. Ce langage, il l'admettra, n'appartient pas à la rhétorique ni aux belles-lettres, si c'est le commencement de l'arithmétique, le porc appartient au même royaume que "animal, âne et bestiaux." Je ne dirai rien du reste. L'honorable député pour Montréal centre a trouvé que notre chemin de fer a coûté \$16,302,000. Depuis le commencement de la session, l'honorable

député s'est livré à un travail herculéen pour préparer ses données, il a dû les changer plus d'une fois, car tous les jours il ajoutait l'intérêt, les paiements supplémentaires et les réclamations des entrepreneurs, les dépenses faites par le gouvernement, le champagne bu et les cigares fumées, les marchandises en magasin, et le reste. Je ne doute pas que lorsque la discussion sur la vente de la division est sera ouverte, le coût aura augmenté jusqu'à concurrence du montant de dix huit à \$20,000,000.

L'honorable député de Montréal centre a fait allusion à l'astuce des Ecossais qui composent le syndicat du Pacifique, et il a ajouté qu'ils ne donneraient pas plus que la valeur du chemin de fer. Est-ce que l'honorable député s' imagine que l'énoncé de ce fait va créer sur la Chambre cette impression ineffaçable qu'il nous a prêté au commencement de son discours, et qu'il va changer l'opinion d'un grand nombre d'entre nous? Chacun sait que nous vendons le chemin pour une somme moindre que celle qu'il nous coûte, mais je présume que l'honorable député avait oublié ce fait, et de là il n'y a pas à se surprendre de ses paroles. Il avait sur les nerfs, Sénécal, Blumhart " animal, âne, bœuf, porc ". tout cela ressemble à des affaires. Je ne serais pas surpris de voir avant longtemps l'honorable représentant de Montréal centre et l'honorable représentant de Montréal ouest entrer en société tous les deux. Ils pourront agrandir le cercle de ces affaires, en y ajoutant un département de hâblerie. Il y a un énoncé que l'honorable député de Montréal centre a fait et qu'il croit être vrai. C'est que ça lui prendrait quatre ou cinq ans pour connaître à fond tout ce qui se rapporte à l'état des affaires de la voie ferrée. L'honorable représentant nous a aussi assuré à maintes reprises, qu'il traitait honnêtement la question et qu'il ne voudrait pas sciemment présenter le moindre fait sous un faux aspect. Il nous a convaincus de cela à tout le moins.

Cet honorable député nous a aussi répété la déclaration que le chef de l'opposition nous avait faite, que ce n'était pas l'intention de l'opposition d'arriver au pouvoir, même si le gouvernement était battu sur cette question. Ceci est de nature à nous rassurer. Mais l'honorable représentant, non content de s'être débarrassé de ses chiffres, nous a dit qu'il allait faire une confession, ce qui est salubre à l'âme. Il a censuré son parti pour avoir entrepris et conduit une campagne en règle contre la taxe. Il croit, lui, que la taxe est bienfaisante pour le peuple. Imaginez-vous, M. le président, quel effet une telle opinion aurait eu sur les électeurs de Montréal centre si elle avait été exprimée pendant les dernières élections. Pourquoi n'a-t-il pas dit aussi aux électeurs qu'il était annexionniste? S'il l'avait fait, il n'aurait pas été le plus heureux des deux candidats.

Il prétend que l'opinion de M. Walter Shanly ne vaut rien quand il s'agit de la vente d'un chemin de fer. Il a dit que lui ou n'importe quel membre de cette Chambre était plus compétent à émettre un avis. Voilà encore de ces singulières idées de l'honorable député qui ne pourront implanter la conviction dans l'esprit du représentant de Lotbinière ou de tout autre membre de cette Chambre. L'offre du syndicat Allan Rivard est de \$1,800,000 plus élevée que les autres offres.

A cette époque on était entré en négociations avec la compagnie du Pacifique, et à présent que cette compagnie a consenti à acheter la division ouest et que nous avons obtenu des raccordements avec l'ouest, est-il rationnel de prétendre que le chemin doit être vendu, même pour un prix plus élevé, à un syndicat qui ne pourrait donner aucune garantie que notre voie ferrée ne sera jamais plus qu'une simple ligne locale ? On pourra dire et redire que Sir Hugh Allan est le plus grand propriétaire de steamers qu'il y a en Amérique, qu'il aurait assuré à notre province le commerce de l'ouest via le Sault Ste-Marie. Ces choses sont bonnes tout au plus pour faire du chantage. N'importe quel syndicat, quelque puissant qu'il serait, ne pourrait développer autant le commerce de la province que peut le faire la compagnie du Pacifique canadien. Il n'y a pas plus d'une année que le chemin de fer a été offert à cette compagnie qui n'a pas voulu l'acheter. Même alors, le syndicat Allan-Rivard offrait plus pour la voie ferrée que ce que nous recevons par le contrat. L'avantage que nous procure les transactions faites par le gouvernement sont immenses. Les travaux requis ne coûteront pas autant que le premier ministre l'a dit. L'intérêt des acheteurs et les exigences du commerce vont les obliger de dépenser beaucoup plus que les montants connus aujourd'hui ; de fait l'expérience nous démontre qu'il faut faire constamment de nouvelles améliorations pour le plus grand avantage de la voie ferrée. La véritable raison qui fait que les membres de l'opposition repoussent avec tant de chaleur les propositions du gouvernement, c'est leur haine contre M. Sénécal, qu'ils n'ont pu ruiner par leurs attaques incessantes, devant cette Chambre, devant les cours de justice, devant les assemblées publiques, partout en un mot. Ils prétendent et s'efforcent de nous faire croire qu'ils ne désirent pas remonter au pouvoir, mais ils avouent ingénument qu'ils seraient prêts à accepter une combinaison fait sur une base honnête, et il va de soi qu'ils mettraient la meilleure volonté du monde à entrer dans cette combinaison, mais j'espère qu'ils ne réussiront pas, et de fait je suis certain que cela n'arrivera pas.

M. le président. J'ai terminé mes observations. Inutile d'ajouter que



je donnerai mon appui à la politique du gouvernement croyant par là même représenter fidèlement les vœux de mes commettants, et surtout les vœux de la province.

**M. Desjardins**—*député de Montmorency*.—M. le président, je me lève avec une légitime émotion pour ajouter quelques remarques à la savante discussion qui se fait sur la question soumise à l'approbation de cette Chambre. J'avoue que je suis vivement impressionné par la solennité de ce débat. Tous les regards sont tournés vers cette Législature, et on attend avec hâte le jugement qui sera rendu, par les élus du peuple, sur les grandes mesures d'intérêt public qui sont depuis plusieurs jours le sujet de nos délibérations.

Cette Législature a été rarement appelée à prendre une plus grave décision que celle qu'elle aura bientôt à donner au sujet des résolutions proposées par l'honorable premier ministre. Jeune député à cette Chambre, récemment honoré des suffrages des citoyens de l'un des plus beaux districts électoraux de cette province, je sens tout le poids de ma responsabilité d'homme public dans ces circonstances si sérieuses. Mais il est de mon devoir de parler dans cette enceinte, et de faire connaître les fortes raisons d'intérêt général pour lesquelles j'appuierai de mon vote la politique du gouvernement pour la vente de notre chemin de fer provincial.

Tout le public de cette province sait que ces jours derniers je donnais, de ma propre initiative, ma démission de collaborateur d'un journal de cette ville, ne pouvant pas, après mûre réflexion, approuver la position prise par cette feuille à propos de la très-importante question qui nous occupe. Ayant affirmé publiquement mon opinion, par une lettre reproduite dans la presse, je comprends qu'il m'incombe aussi de donner à cette honorable Chambre, à mes électeurs, au public de Québec et de la province, ainsi qu'aux nombreux lecteurs du *Canadien*, qui m'ont si longtemps honoré de leur confiance, l'entière exposition de mes vues sur la partie de la politique ministérielle sur laquelle nous délibérons.

Il est de la plus haute importance de dégager ce débat de toute vaine accusation, de toute récrimination puérile, de tout préjugé, pour ne s'en tenir qu'au sujet de cette solennelle discussion.

Cette question du chemin de fer du nord n'est pas nouvelle pour moi. Comme tous les citoyens de la province, j'ai suivi avec le plus grand intérêt les développements de la grande entreprise provinciale de la construction d'une voie ferrée de Québec à la capitale du Canada, sur rive nord du St-Laurent et sur celle de la rivière Ottawa. J'ai assisté, du haut de la galerie des journalistes, aux débats qui ont eu lieu

dans cette Chambre au sujet de cette œuvre nationale, accomplie; malgré bien des obstacles et d'incessantes difficultés, par la persévérance, le patriotisme, l'intelligence et le dévouement des hommes publics qui en ont adopté le projet avec enthousiasme, et qui l'ont exécuté avec le plus louable courage. J'ai observé avec une attention soutenue les diverses phases de la politique qui devait doter notre province de la magnifique voie de communication dont nous sommes légitimement fiers. J'ai constaté les progrès des travaux avec la profonde satisfaction de celui qui désire et veut le bien de son pays, heureux de seconder de tout cœur, dans l'humble mesure de mes forces, comme journaliste et comme citoyen, ceux qui avaient la tâche politique de les conduire à bonne fin. J'étais loin de penser alors que je serais du nombre de ceux qui sont appelés dans cette Chambre à mettre la dernière pierre à l'édifice, en approuvant les transactions si avantageuses que le gouvernement a faites pour la vente du chemin. Je suis heureux d'être en position de participer d'une manière aussi directe à l'achèvement d'une œuvre dont j'ai toujours souhaité le succès. C'est un honneur que j'ambitionne; c'est un devoir que j'accomplis.

L'honorable député de Québec est nous a longuement exposé ses vues sur les contrats de vente des deux parties du chemin de fer du nord faits par le gouvernement. Tous les honorables députés de cette Chambre ont dû, comme moi, être étonnés de l'entendre ne discuter cette grave question qu'à l'étroit point de vue de certains détails des transactions que le cabinet a heureusement réussi à conclure. Nous ne sommes pas seulement les députés des différents districts électoraux qui nous ont élus. Nous représentons toute la province, et il nous faut juger les mesures qui nous sont soumises en ayant surtout égard aux intérêts généraux du peuple pour lequel nous travaillons. Je ne veux pas me tenir dans les limites restreintes que l'honorable député de Québec est a données à ce débat dans le discours qu'il vient de prononcer. Je sortirai de la critique qu'il a faite de quelques-unes des clauses des contrats, pour m'attacher à démontrer toute la valeur de la pensée politique qui a été la base même de ces transactions, et la raison d'État qui les justifie pleinement. Il importe beaucoup d'apprécier les mesures du cabinet dans leurs grandes lignes, afin que si après un examen attentif et une étude profonde, on est convaincu qu'elles se recommandent très fortement à notre consciencieuse approbation, notre jugement ne soit point faussé par des considérations tout à fait secondaires. Je tiens à élargir le cadre de cette discussion à la grandeur de celui de nos devoirs.

Mais avant d'entrer dans la série des arguments que je me propose de soumettre à la considération de cette honorable Chambre, au sujet même de la vente du chemin de fer provincial, je désire traiter une question de droit constitutionnel incidente à cet intéressant débat. Il s'agit de bien apprécier la position constitutionnelle du gouvernement sur cette question de la vente du chemin. On a écrit dans la presse que le cabinet était lié à ne pas faire de contrats sans l'autorisation des Chambres, et qu'en signant ceux que nous discutons, il a violé un engagement pris avec les représentants du peuple. L'honorable chef de l'opposition et l'honorable député de Québec est ont soutenu, en substance, la même prétention devant cette Chambre, accusant par là même le gouvernement d'avoir commis un acte des plus reprehensibles. S'il était vrai que cette accusation fût fondée, je ne me dissimulerais pas la gravité de la situation que les honorables membres du cabinet se seraient faite par la politique qu'ils nous demandent d'approuver. Mais avant de passer condamnation contre le ministère, il faut bien se demander si le reproche que nous avons lu dans les journaux, et que nous avons entendu répéter dans cette Chambre, est au moins sérieux. On ne doit point sans de très-grandes raisons et sans des preuves irréfutables accuser un gouvernement d'avoir manqué à la parole donnée. L'honneur d'un cabinet, comme celui d'un particulier, est une chose sacrée. Il a même un caractère supérieur à celui du citoyen, parce que l'honneur de ce dernier est une propriété privée, tandis que celui d'un gouvernement, de tous les hommes qui le composent, est une propriété publique. On aurait donc grandement tort de le compromettre par des accusations gratuites, des assertions erronées, des déductions fausses, des prétentions injustifiables.

Pour faire au gouvernement ce reproche d'avoir manqué de parole à la Chambre, on s'appuie sur une résolution adoptée par nos prédécesseurs dans cette enceinte. Si j'ouvre le volume des procès-verbaux de l'Assemblée législative de la province de Québec, session de 1881, j'y trouve que cette résolution a été adoptée à la séance du vingt-quatre juin dernier. Je vais donner lecture de la partie suivante du procès-verbal de cette séance :

“ La Chambre reprend les débats ajournés sur l'amendement de l'honorable M. Joly à la motion pour la réception du rapport du comité de toute la Chambre sur les résolutions concernant le chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental.

“ Lequel amendement étant que les dites résolutions soient renvoyées en comité général avec instruction de les amender en insérant

la clause suivante après la clause 16. " Que tous les arrangements faits dans le but d'assurer au chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental le transport du fret et des passagers, et le droit réciproque de passage, sur toutes les autres lignes du chemin de fer, se reliant directement ou indirectement au chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, soient soumis à la sanction de la législature à la session suivante, quand ces arrangements sont faits pour une espace de temps excédant douze mois. "

Voici maintenant la résolution dont on s'autorise pour porter contre le ministère la grave accusation dont j'ai parlé :

" M. Champagne propose, en amendement au dit amendement, que tous les mots ci-après soient retranchés et que les mots ci-joints soient ajoutés à la motion principale. " Et cette Chambre déclare qu'elle a confiance que le gouvernement, conformément aux déclarations qu'il a déjà faites, en cette Chambre, ne fera aucune transaction qui tendrait à aliéner ou affermer la propriété du chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental sans la soumettre à cette Chambre, et que le gouvernement ne fera aucun acte administratif tendant à compromettre l'avenir de cette entreprise et à lui imposer des charges de nature à en déprécier la valeur. "

Cette proposition de M. Champagne, alors comme aujourd'hui le digne représentant du district électoral des Deux-Montagnes, était adoptée par une majorité de dix voix, et était approuvée par les six membres du cabinet qui siégeaient dans la Chambre et qui votèrent en sa faveur.

Il est évident que l'honorable député des Deux-Montagnes ne proposait pas l'amendement dont j'ai donné la lecture pour accentuer davantage le principe de celui de l'honorable chef de l'opposition. L'amendement de l'honorable M. Joly impliquait une défiance des transactions que le gouvernement pouvait faire pour le trafic du chemin de fer du Nord, tandis que celui de M. Champagne, proposé par un ami du cabinet, allait à dire que la Chambre avait confiance que le gouvernement ne ferait aucune transaction sans la lui soumettre. La question ainsi placée sur ce terrain, le gouvernement acceptait l'amendement de l'honorable député des Deux-Montagnes, et contribuait à le faire adopter par le vote des six ministres qui siégeaient dans l'Assemblée législative.

Quelle est donc la signification exacte de l'amendement de l'honorable député des Deux-Montagnes ? C'est ce qu'il s'agit de préciser avec le plus grand soin, afin de ne pas être induit en erreur par une inter-

prétation spécieuse de mots sur le sens desquels il n'y a pourtant pas à se méprendre.

La volonté de la Chambre, telle qu'exprimée par l'amendement de M. Champagne, était que le gouvernement ne fasse *aucune transaction qui tendrait à aliéner ou affermer la propriété du chemin de fer du Nord, sans la lui soumettre ?*

Le gouvernement s'est conformé en tous points à cette résolution, puisqu'il soumet à cette Chambre les transactions qu'il n'a faites que conditionnellement à son approbation. Assurément, l'honorable chef de l'opposition, qui a parlé pendant trois heures, et l'honorable député de Québec-est, qui vient de faire un discours de deux heures, concluant tous deux au rejet des contrats actuellement sur le bureau de cette Chambre, et contre lesquels ils ont déclaré devoir voter, ne peuvent pas sérieusement prétendre qu'ils ne sont pas consultés sur le principe et le mérite des conventions que nous discutons. De mon côté, comment pourrais-je raisonnablement soutenir que je ne suis pas consulté, lorsque j'ai pris expressément la parole dans cette enceinte pour dire à cette Chambre, aux électeurs qui m'ont honoré de leur confiance et de leurs suffrages, et au public de cette province, pourquoi j'approuve les mesures du gouvernement relatives à la vente du chemin de fer du nord ?

La Chambre n'a pas été consultée, dit-on. Mais il y a plus de quinze jours qu'elle est saisie des contrats faits par le cabinet et de tous les documents qui s'y rapportent, afin que chacun de nous puisse librement les étudier et former son opinion. Il y a huit jours qu'elle discute ces arrangements qu'elle a le droit de briser si elle croit devoir le faire dans l'intérêt public. Ces transactions ne seront complétées que si la majorité des membres des deux Chambres de cette législature les approuvent, et si elles reçoivent la sanction de Son Honneur le lieutenant gouverneur, le représentant de la couronne dans cette province. Et l'on nous répétera que le gouvernement a commis un outrage envers cette Chambre en ne la consultant pas, lorsque la condition expresse de la validité des contrats qu'il a faits, est qu'ils sont sujets à l'approbation de la législature. Evidemment, on n'est pas sérieux, et il est déplorable que l'on se soit permis de faire un aussi injuste reproche aux honorables membres du cabinet provincial.

Veut-on dire qu'en adoptant la motion de l'honorable député des Deux-Montagnes, l'ancienne Chambre a voulu enjoindre au gouvernement de ne pas même prendre l'initiative d'un projet de contrat de vente du chemin, sans lui avoir préalablement demandé si elle était en faveur

de la vente comme question politique provinciale? Les termes de l'amendement n'ont certainement pas cette signification, et il est de toute évidence que l'ancienne Chambre n'a pas voulu enlever au gouvernement le pouvoir de négocier la vente conditionnelle du chemin de fer, mais seulement le droit d'approuver ou de condamner les transactions que le cabinet pourrait conclure.

Je veux bien supposer un instant que l'intention de l'ancienne Chambre était réellement celle que l'on prête à la résolution qu'elle a adoptée. Alors je dis que la motion de l'honorable député des Deux-Montagnes n'avait certainement pas pour effet de priver la Couronne de sa prérogative de dissolution de la législature; que les conseillers de son Honneur le lieutenant gouverneur conservaient tout entier leur droit constitutionnel de l'aviser d'appeler le peuple à se prononcer sur la politique de son cabinet; que, de fait, le gouvernement en a appelé de la décision de l'ancienne Chambre au peuple lui-même, également juge souverain des actes de ses députés que de ceux du ministère.

Il est impossible que l'on ait oublié que nous avons eu des élections générales le deux décembre dernier, avant la fin régulière de l'ancienne législature. Le principal article du programme du gouvernement soumis à l'approbation du corps électoral a été, tout le monde le sait, celui relatif à la vente du chemin de fer. Le ministère a déclaré franchement, ouvertement, publiquement, au peuple, que sa politique était de vendre le chemin du nord afin de rétablir l'équilibre dans nos finances provinciales. Cette question de la vente du chemin, cet article du programme ministériel, ont été discutés dans toute la province, dans le comté que j'ai l'honneur de représenter comme dans les autres. Consultés sur ce point si important, les électeurs ont répondu affirmativement et se sont prononcés énergiquement en faveur de la politique du cabinet, en élisant cinquante-deux députés ministériels contre treize oppositionnistes, chiffres de la force respective des partis dans cette Chambre.

Le corps électoral ayant donné son opinion d'une manière si formelle et si éclatante sur le principe même de la vente du chemin de fer du Nord, il est tout à fait puérile de prétendre que le gouvernement devait, en premier lieu, avant de faire des contrats, même conditionnels, demander à cette Chambre si elle approuvait la politique de la vente. La question ayant été directement posée au peuple avec le résultat que l'on connaît pour réponse, il aurait été pour le moins inutile de la répéter devant cette Chambre qui, pour être l'expression vraie et fidèle de l'opinion publique, librement et tout récemment manifestée dans des élections générales, n'aurait pu dire autre chose que ce que le peuple a

affirmé, et elle aurait dû déclarer que, conformément à la volonté nationale, elle était en faveur de la vente du chemin de fer provincial.

Depuis que je m'intéresse aux affaires publiques de mon pays, c'est-à-dire depuis déjà quelque années, j'ai fait une assez longue étude du droit constitutionnel afin de connaître le système de gouvernement sous lequel nous vivons. Je n'hésite pas à dire que la proposition, que le gouvernement devait consulter la Chambre sur le principe même de la vente du chemin avant de ne faire aucun contrat, est entièrement contraire aux principes les plus élémentaires du régime parlementaire qui a atteint, au Canada comme en Angleterre, un si haut degré de perfection. Il est vraiment étrange que, dans une semblable discussion, on oublie si facilement la nature exacte de principes pourtant si clairs, si sûrs, si évidents, si indiscutables. Ouvrez tous les ouvrages de droit constitutionnel, consultez les auteurs et les historiens les plus en renom, De Lolme, Hallam, May, son continuateur et son émule, Todd, Bagehot, Russell, et tous les grands parlementaires anglais, et ils vous diront que le cabinet n'est qu'un comité des deux Chambres chargé de l'administration des affaires du pays. Le régime parlementaire se perfectionnant de plus en plus par l'expérience, il est maintenant admis que c'est surtout de l'exécutif que doivent prendre naissance toutes les grandes mesures législatives, bien que l'initiative des lois reste tout entière, comme un droit strict, aux membres des deux Chambres. Si cet usage constitutionnel va se consacrant tous les jours davantage, c'est parce qu'il est parfaitement connu que le cabinet est le mieux placé, par les sources d'informations dont il dispose, par la direction qu'il donne au mouvement politique, par l'impulsion qu'il reçoit de la lutte des opinions chez un peuple libre, pour juger quelles sont les lois qui peuvent le plus sûrement favoriser le progrès intellectuel, moral et matériel de la population dont il a mission de défendre, de protéger et de promouvoir les intérêts.

Mais si les députés conservent leur droit parlementaire de l'initiative des lois, bien qu'il soit de plus en plus d'usage d'en laisser l'exercice au cabinet, quant à la législation publique, lorsqu'il s'agit d'administration, l'exécutif a seul l'initiative, sous sa responsabilité aux Chambres qui peuvent le censurer, se renseigner sur tous ses actes, mais non pas se mettre à sa place pour les fins administratives du gouvernement.

Sous quelle forme aurait-on voulu que le cabinet consulte cette Chambre au sujet de la vente du chemin de fer? Voulait-on qu'il lui dise : " Nous sommes dans une position difficile, les finances sont obérées, les déficits annuels se succéderont si on ne prend pas les moyens de rétablir

l'équilibre dans notre budget. Il est vrai qu'en notre qualité de comité exécutif des Chambres, il est bien de notre devoir de découvrir les voies et moyens les plus propres à mettre la province en état de rencontrer ses obligations et de conserver son crédit, mais, après y avoir réfléchi, nous avouons ne pas savoir ce qu'il y a à faire, s'il est opportun, par exemple, de vendre le chemin de fer provincial afin de nous assurer de cette source un revenu annuel et certain. Nous vous demandons ce que vous en pensez." La question ainsi posée serait, de la part du gouvernement, un aveu d'impuissance et d'incapacité qu'il a trop de courage, d'énergie et d'intelligence pour faire. Et si les honorables membres du cabinet l'eussent fait, la Chambre n'aurait pas dû leur répondre autrement qu'en leur disant de céder leurs places à d'autres, puisqu'ils se seraient déclarés incompétents à proposer les mesures nécessitées par les difficultés financières de la province.

Je crois avoir abondamment démontré que la prétention de l'honorable chef de l'opposition et de l'honorable député de Québec-Est, que le gouvernement était tenu de consulter cette Chambre sur la question même de la vente du chemin, préalablement à toute négociation, est contraire aux principes les plus élémentaires du droit constitutionnel anglais. Les auteurs qui font autorité sur ces matières—j'en ai nommé plusieurs—sont contre une semblable prétention, comme il est facile de s'en convaincre en lisant ce qu'ils ont écrit sur les attributions du cabinet dans le système représentatif de la Grande-Bretagne. Il ne me reste qu'à citer quelques précédents pour prouver d'une manière victorieuse et irréfutable que le reproche que l'on fait au gouvernement n'a pas sa raison d'être, qu'il est tout à fait injuste.

Le précédent le plus important que je puisse invoquer est bien celui de la confédération des provinces de l'Amérique Britannique du Nord. En 1864, les difficultés constitutionnelles qui avaient existé depuis plusieurs années entre les deux provinces de l'ancien Canada-Uni, en arrivèrent à la phase aiguë. Le gouvernement de l'Etat était devenu tout à fait impossible. Deux ministères avaient succombé dans le cours de quelques mois. La crise était menaçante, lorsqu'on lui trouva une solution en organisant un ministère de coalition qui inscrivit en tête de son programme la question de la confédération des provinces. Ce ministère ne vint pas dire aux Chambres : " Je ne sais pas ce qu'il faut faire pour sortir le pays de l'impasse dangereuse des difficultés constitutionnelles. Une union fédérale des provinces serait peut-être un excellent moyen, mais je n'en sais rien ; veuillez me dire ce que vous en pensez. " Les choses ne se passèrent pas de la sorte. Le nouveau gouver-



nement rédigea son programme, déclara qu'il entreprenait l'œuvre de la confédération des provinces anglaises de l'Amérique du Nord. Il termina promptement la session. Pendant les vacances, la nouvelle constitution fut élaborée dans les conférences de Charlottetown et de Québec. A la session de 1865, cette constitution était soumise aux Chambres et adoptée.

Le premier juillet 1867, la confédération canadienne était fondée par la proclamation royale.

La question de l'union des provinces n'avait pas été soumise au peuple aux élections générales de 1863. Une seule fois inscrite sur un programme ministériel, plusieurs années avant la crise de 1864, elle était restée à l'état d'un projet d'avenir, généralement oublié lorsqu'il fut soudain repris par le gouvernement de coalition qui en fit la question dominante de la politique canadienne, en se donnant la tâche de l'accomplir.

Lorsqu'un gouvernement a pu préparer une constitution nouvelle sans avoir préalablement consulté ni les Chambres, ni le peuple, on nous dira que le cabinet de cette province n'avait pas le droit de prendre l'initiative de faire des contrats de vente de quelques cents milles d'une voie ferrée, sujets à l'approbation de la législature, mais qu'il aurait dû consulter en premier lieu l'Assemblée législative sur la question de savoir s'il était opportun ou non de vendre le chemin. C'est une prétention qui ne soutient pas une minute d'examen sérieux.

Veut-on un précédent plus récent ? Je citerai celui du gouvernement de l'honorable M. de Boucherville décidant, en 1875, de changer toute la politique provinciale au sujet du chemin de fer du nord et de le construire comme entreprise du gouvernement, au lieu de le laisser à la charge de compagnies. Je prie cette honorable Chambre de remarquer la grande différence qui existe, sur un point, entre le précédent que je cite et la ligne de conduite suivie par le gouvernement actuel. Nous avons eu des élections générales en 1875. Il ne fut pas un instant question, pendant cette campagne électorale, que la province serait appelée à se charger de la construction du chemin de fer du nord comme travaux publics. Cependant, quelques semaines à peine plus tard, sans avoir consulté la députation nouvellement élue, le gouvernement de l'honorable M. de Boucherville adoptait pour principal article de son programme la construction du chemin de fer par la province. Sans avoir demandé de soumission, il passait des contrats avec deux entrepreneurs différents pour les deux parties du chemin. Il se présenta aux Chambres avec cette nouvelle politique, et la législature,

qui n'avait pourtant pas été préalablement consultée, cependant l'approuva.

Le cas actuel est bien moins grave, puisqu'au contraire du précédent de 1875, le peuple a été directement consulté sur le principe de la vente du chemin du nord, tandis qu'alors il ne l'a pas été pour savoir si le gouvernement devait renoncer à la politique des subventions aux deux compagnies qui avaient commencé les travaux, pour y substituer celle de la construction de la ligne comme entreprise publique de la province aux frais du trésor provincial.

Ne sait-on pas que pendant les vacances du parlement fédéral, après la session de 1870, le gouvernement du Canada négociait avec celui de la Colombie Anglaise l'entrée de cette province dans la Confédération, et acceptait, sans avoir préalablement consulté les Chambres, la condition de la construction du chemin de fer du Pacifique? Il s'agissait pourtant d'une immense entreprise de cent vingt-cinq à cent cinquante millions de piastres. Cependant le gouvernement fédéral n'hésita pas, — comme c'était son droit et son devoir, — de conclure un pacte qu'il s'engageait à faire adopter par le parlement, sachant bien qu'il aurait à abandonner le pouvoir s'il ne réussissait pas à faire triompher l'importante mesure dont il avait eu le grand courage de prendre la responsabilité.

Nous avons un précédent plus récent que tous ceux que je viens de mentionner. Après la session du parlement fédéral de 1880, les Chambres se séparaient, les sénateurs et les députés retournaient dans leurs foyers, ayant en 1879, autorisé le ministère à consacrer cent millions d'acres de terre du Nord-Ouest aux travaux du chemin de fer du Pacifique, qui devait être construit et exploité par l'Etat.

Peu de temps après, le très-honorable Sir John A. Macdonald, l'illustre chef du gouvernement fédéral, déclarait, sans le moindre avis préalable, que la politique de son cabinet était changée, et qu'au lieu de construire le chemin du Pacifique comme entreprise publique, il s'en allait, lui, le premier ministre, en Angleterre, pour négocier l'organisation d'un syndicat qui se changerait d'exécuter les travaux comme entreprise privée, moyennant une subvention en argent et une concession de terres. Les négociations furent conduites avec vigueur et avec tout le soin et le dévouement qu'exigeaient les grands intérêts en jeu. Les conditions du contrat ne furent, avec beaucoup de raison, communiquées aux Chambres et au public qu'après l'ouverture de la session qui commença dans les premiers jours de décembre 1880. La Chambre des communes et le Sénat ne firent pas au gouvernement l'injuste

reproche de ne pas les avoir consultés avant de changer ainsi sa politique du tout au tout. Ils savaient qu'il est essentiellement du devoir d'un gouvernement responsable de prendre l'initiative des mesures d'intérêt public qu'il croit nécessaire à l'avancement et à la prospérité du pays, toujours sujettes à l'approbation des Chambres. Un ministère qui se dépouillerait de cette initiative proclamerait son incompetence, et il ne resterait d'autre alternative aux représentants de la nation que de lui signifier son congé, pour le remplacer par un cabinet comprenant mieux son devoir, et ayant l'intelligence et l'énergie de l'accomplir.

Si l'on prétend que la construction du chemin de fer du Pacifique était autorisé par statut, qu'elle était la politique du Canada, et que, par conséquent le gouvernement fédéral pouvait fort bien changer le mode de l'exécution des travaux, j'admets que c'est vrai. Mais je puis prendre l'argument et l'appliquer à la question que nous discutons, et je dis que le chemin du nord étant construit, le gouvernement provincial avait le droit d'en remettre l'exploitation à l'initiative privée, avec l'approbation des Chambres, tout comme le cabinet fédéral avait celui de charger un syndicat de construire le chemin du Pacifique, après avoir fait approuver le contrat par le parlement du Canada.

Si je voulais pousser plus loin mes recherches dans l'histoire constitutionnelle de notre pays, si j'avais le temps d'ouvrir les brillantes annales parlementaires de l'Angleterre, je pourrais vous citer encore de nombreux précédents qui justifieraient complètement l'honorable premier ministre de cette province et ses honorables collègues de la futile accusation d'avoir fait des contrats pour la vente du chemin du nord sans avoir, au préalable, consulté cette Chambre sur le principe même de cette politique. Mais ce serait consacrer le temps précieux de la Chambre à une démonstration que je crois avoir faite à son entière satisfaction, comme ses marques d'assentiment me le prouvent.

La position constitutionnelle du gouvernement au sujet de l'importante affaire sur laquelle nous délibérons étant bien définie, il me faut maintenant juger au mérite la question même de la vente de notre chemin de fer provincial et les contrats qui sont soumis à notre approbation.

Je dois déclarer tout de suite que je suis fortement en faveur de la vente du chemin, comme mesure politique provinciale. Toutes les études que j'ai faites de ces questions de chemins de fer m'ont profondément convaincu qu'il n'entre pas dans les attributions des gouvernements de construire et d'exploiter les voies ferrées. En principe, je suis opposé à l'exploitation des chemins de fer par l'Etat. Il est incontes-

table que les gouvernements ne peuvent pas administrer les chemins de fer avec autant d'économie et de succès que les compagnies.

La politique générale du Canada et des Etats-Unis a été de laisser à l'initiative et à l'esprit d'entreprise des capitalistes le soin de construire les réseaux de chemins de fer. Les gouvernements de ces deux pays ont limité leur contribution à ces travaux, à des subventions en argent et à des concessions de terres. Telle aussi a été la politique des législatures provinciales pour l'encouragement des entreprises de voies ferrées. Dans toute la confédération, il n'y a que deux exceptions principales à cette règle générale : la première, celle de la construction du chemin de fer Intercolonial par le gouvernement du Canada, la seconde, celle de la construction du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental par le gouvernement de cette province.

Le chemin de fer Intercolonial a été construit par l'Etat, en premier lieu, pour des raisons militaires, secondement, parce qu'il n'offrait pas alors assez d'avantages commerciaux aux capitalistes pour les engager à se charger de l'exécution des travaux, et parce qu'il était nécessaire pour relier les provinces maritimes aux provinces de Québec et d'Ontario, pour donner un port de mer en hiver au commerce canadien, et aussi pour cimenter l'union politique fédérale fondée en 1867.

Quant au chemin de fer du nord, on n'a certainement pas oublié dans quelles circonstances il est devenu entreprise provinciale. Les deux premiers parlements de cette province, après l'union, avaient appliqué à ce chemin la politique canadienne générale pour l'encouragement des voies ferrées, et avaient accordé aux compagnies qui voulaient le construire une forte subvention en argent et une concession de terres. Ces compagnies, pour des causes qu'il serait inutile de rappeler aujourd'hui, durent se déclarer incapables d'accomplir l'œuvre qu'elles avaient entreprise. C'est alors que le gouvernement de la province eût à changer sa politique relative au chemin, et à se charger de continuer l'exécution des travaux.

Bien que les subventions accordées aux compagnies fussent déjà considérables, pour un j'aurais préféré les voir augmenter d'une somme assez élevée plutôt que d'obliger le gouvernement à entreprendre la construction de l'exploitation du chemin, si une raison principale n'eût pas, dans le temps, primé toutes celles que l'on pouvait sérieusement opposer à la nouvelle politique du cabinet provincial. A cette époque, le gouvernement fédéral construisait le chemin de fer du Pacifique comme entreprise de l'Etat, et le chemin du nord n'étant qu'un chaînon de notre grande ligne intercontinentale, il y avait beaucoup moins

d'objection à ce que la province le construît à ses frais. Ce n'est un secret pour personne que l'objectif de la politique provinciale était d'arriver, avec le temps, à vendre le chemin du nord au gouvernement fédéral, qui serait ainsi devenu le propriétaire d'une ligne traversant tout le continent de l'Atlantique au Pacifique. Tei a été pour moi, comme pour bien d'autres, j'en suis convaincu, le motif déterminant de mon approbation de la politique du ministère de l'honorable M. de Boucherville au sujet de la construction du chemin de fer du nord par la province.

De même que tous mes honorables collègues dans cette Chambre, en novembre et décembre derniers je briguais les suffrages des électeurs de l'un des comtés de cette province. Les citoyens du district électoral de Montmorency m'avaient spontanément prié de me porter candidat conservateur à l'élection alors prochaine. J'avais accepté la candidature qu m'avait été offerte, d'une manière si honorable pour moi, par une résolution adoptée à l'unanimité dans une réunion de nombreux délégués du comté. J'étais en campagne et j'avais engagé la lutte depuis peu de jours, lorsque je lus dans la presse le compte-rendu de l'éloquent discours que l'honorable premier ministre avait prononcé à Ste-Thérèse, dans son comté, au début de la bataille électorale qui devait se terminer par un si éclatant triomphe pour le gouvernement et pour celui qui en est le chef distingué. Je fus enchanté de constater que l'honorable premier ministre faisait de la vente du chemin du nord à la compagnie du chemin de fer du Pacifique le principal article du programme qu'il demandait au peuple d'approuver. Cet article remplissait parfaitement mes vues sur la politique que j'espérais voir la province adopter avant longtemps relativement à notre chemin de fer provincial. J'étais très-satisfait de ce que le gouvernement en était si tôt venu à cette décision, que j'avais souhaité dans l'intérêt bien entendu de notre province.

Dans toutes les assemblées devant lesquelles j'eus l'honneur d'adresser la parole, je déclarai que j'approuvais pleinement le projet du gouvernement de vendre le chemin de fer provincial à la compagnie du Pacifique. Je lus maintes fois les extraits suivants du discours de l'honorable premier ministre à Ste-Thérèse, le trois novembre 1881.

“ Messieurs, j'ai encore une question à traiter devant vous, c'est celle du chemin de fer du gouvernement.

“ Notre chemin nous coûte \$13,000,000. D'après le plan primitif nous devons donner aux compagnies qui le construisait \$2,000,000 en argent, et près de 3,000,000 d'acres de terre valant certainement au

moins une piastre de l'acre, soit un total d'environ \$5,000,000. Nous ne les avons pas données, mais le chemin nous coûte \$13,000,000.....

“ Aujourd'hui, il se présente une occasion de vendre notre chemin. C'est une belle propriété destinée à servir de dernier chaînon entre les différentes lignes de chemins de fer qui doivent relier l'Atlantique au Pacifique, en traversant dans toute son étendue le sol du Canada. A quel prix devons-nous vendre cette propriété? Je crois que 8 millions de dollars n'est pas un prix exagéré. Nous n'aurions alors donné que les 5 millions que nous devons sacrifier en premier lieu.....

“ Je n'hésiterais pas à dire que la compagnie du chemin de fer du Pacifique devrait acheter notre chemin, mais c'est une compagnie privée, qui ne nous demande pas de voir à ses intérêts, et elle n'est pas obligée d'acquiescer à notre chemin de fer. Mais nous espérons qu'elle prendra en considération le but pour lequel ce chemin a été construit. De plus le gouvernement fédéral devra travailler avec nous, et nous aider à faire accepter par la compagnie du Pacifique nos conditions, qui sont raisonnables.”

J'ai plusieurs fois pris cette position en faveur de la vente du chemin de fer du nord à la compagnie du chemin du Pacifique en présence de mon adversaire, M. Charles Langelier, le candidat libéral et oppositionniste à la dernière élection, qui ne s'est pas dit hostile à la vente du chemin, et à l'article du programme du gouvernement qui en faisait la principale question d'intérêt public à discuter pendant la campagne électorale. Le jour de la présentation des candidats dans la paroisse du Château-Richer, je fus honoré de la visite de l'honorable chef de l'opposition, qui vint mettre sa parole au service de mon adversaire, son partisan politique. Nous étions au vingt-cinquième jour de novembre. Le discours-programme de l'honorable premier ministre était devant la province depuis trois longues semaines. L'honorable chef de l'opposition avait certainement dû le lire. Il avait sans doute entendu de la bouche même de l'honorable premier ministre, l'exposition des grandes lignes de la politique du gouvernement, surtout des vues du cabinet sur la vente de notre voie ferrée provinciale. Ce jour-là, je répétais devant l'honorable chef de l'opposition et devant mon adversaire que j'approuvais entièrement l'idée de vendre le chemin du nord à la compagnie du Pacifique. Ni l'un ni l'autre ne souleva la moindre objection contre cette politique.

J'ai donc été élu comme partisan de la vente du chemin du nord à la compagnie du Pacifique. Je veux être fidèle à l'engagement que j'ai contracté envers mes électeurs, et conséquent avec la position que j'ai

publiquement prise devant le comté que j'ai l'honneur de représenter, il y a à peine quatre mois. J'étais en faveur du principe de la vente du chemin ; je le suis encore, je le suis plus fermement que jamais.

Si l'on consulte l'opinion publique dans les moyens de sa plus grande et plus solennelle manifestation au sujet du principe même de la vente du chemin, on constate partout et de toutes les manières une unanimité presque complète.

Consulté directement lors des dernières élections générales, le peuple s'est prononcé formellement en faveur de la vente du chemin provincial.

La presse de la province, cette quatrième puissance de l'Etat, qui est l'expression de l'opinion publique, est, à peu d'exception près, favorable à la vente du chemin. Le principal organe de l'opinion libérale en cette province, le *Herald* de Montréal, s'est énergiquement prononcé en faveur de la politique ministérielle.

Il est connu que l'opinion générale des hommes publics qui se sont succédés au gouvernement depuis cinq ans est, en principe, favorable à la vente du chemin du nord.

Depuis le commencement de ce débar, que le public de la province suit avec le plus grand intérêt, pas un seul des orateurs de l'opposition, ni l'un ni l'autre des honorables députés de Lotbinière, de Montréal centre, de Québec est, ne s'est prononcé contre le principe de la vente du chemin comme question politique.

Il y a près d'un mois que la session de cette Législature est commencée, il y a une vingtaine de jours que les conditions des contrats ont été communiquées au public par la presse, ce grand moyen de publicité. Cependant, pas une seule pétition n'a été adressée jusqu'à aujourd'hui à cette Chambre contre les transactions dont la loyale opposition dans cette enceinte ne discute que les détails, étant d'accord avec le ministère sur le principe même de la politique qui en est la base. Quelques requêtes seront peut-être déposées sur le bureau de la Chambre, mais elles ne représenteront l'opinion que d'une minorité peu considérable dans un petit nombre de districts électoraux.

On a tenté au dehors une agitation contre les mesures du cabinet. Quelques rares réunions publiques ont eu lieu. D'une extrémité de la province à l'autre, à part de très-peu d'endroits, le peuple est profondément calme, affirmant de nouveau, par sa résistance à ceux qui voulaient le soulever contre la politique du cabinet, qu'il maintient le jugement qu'il a rendu le deux décembre dernier, et qu'il veut que le chemin

du nord soit vendu. Comme l'exception prouve la règle, il faut conclure que les quelques assemblées qui ont été tenues, n'ont fait que prouver davantage qu'en général le corps électoral est en faveur de la politique ministérielle.

Quant à moi, en approuvant le principe de la vente du chemin du nord, je suis certain de représenter l'opinion des électeurs du comté dont j'ai l'honneur d'être le député, parce que mon adversaire dans la récente lutte, mon prédécesseur dans cette enceinte, M. Charles Langelier, est lui aussi opposé à l'exploitation des chemins de fer par les gouvernements. Je cède au plaisir de relire l'extrait, cité la semaine dernière par l'honorable premier ministre du discours que M. Langelier prononçait, l'année dernière, à la séance du 27 juin. Il disait :

“ En Europe, les hommes les plus compétents sont unanimes à condamner l'exploitation d'un chemin de fer par l'Etat. Voici ce qu'on dit d'un homme dont la compétence en pareille matière est universellement reconnue, je veux parler de F. Jacquemin, directeur des chemins de fer de l'est, en France ; Vol. I. page 33.

“ Si l'on veut, dit-il, en parlant des dangers économiques de l'exploitation par l'Etat, apprécier l'exploitation par l'Etat, il faut voir ce qu'elle était dans les grandes lignes aliénées par les gouvernements allemands et ce qu'elle est encore dans quelques exploitations morcelées. Les dépenses d'exploitation sont soldées par le budget de l'Etat, on ne porte à leur réduction qu'un intérêt platonique. Quant au développement des recettes et à la recherche du trafic, il n'en est pour ainsi dire pas question : certains agents considéraient cette recherche comme avilissante ; dans tous les cas, ils ne portaient aucun intérêt à une augmentation de transport, dont la première conséquence eut été une augmentation de travail.”

Ainsi, mon prédécesseur, M. Charles Langelier, est comme moi, contre l'exploitation des chemins de fer par l'Etat. Tant d'idées et de principes nous séparent, que je ne vois pas le plus léger inconvénient à ce que nous soyions au moins d'accord sur un point.

J'ai déjà parlé de la politique américaine pour l'encouragement de la construction des chemins de fer. Jamais le principe de la construction et de l'exploitation des voies ferrées par l'Etat n'a eu de prise sérieuse dans la république voisine.

Que se passe-t-il dans la classique Europe ? On y discute depuis de longues années cette même question de l'exploitation des voies modernes de communication par les gouvernements, et l'opinion s'accroît de plus en plus contre l'idée de confier à l'Etat la très-lourde tâche d'administrer les chemins de fer.



En Angleterre, cette terre de la liberté constitutionnelle, ce pays des grands capitaux, on a fait, il y a quelques années, après que le gouvernement impérial eût pris le contrôle du réseau télégraphique, un mouvement en faveur du rachat de tous les chemins de fer de la Grande-Bretagne par l'Etat. De prime abord l'idée eut un certain succès, en ce qu'on la discuta sérieusement, mais après réflexion, lorsque l'on put se rendre compte des difficultés énormes du projet recommandé par les esprits aventureux, de la grandeur des opérations financières qu'il nécessiterait, de l'accablante responsabilité administrative dont on chargerait le gouvernement, déjà si absorbé par les besoins et les affaires du plus vaste empire du monde, des entraves que l'on mettrait à la rapidité du mouvement commercial, en substituant la lenteur officielle à l'énergie de l'initiative privée, on recula devant l'immensité d'une œuvre impossible à réaliser dans des conditions satisfaisantes. Aussi, aujourd'hui, la question du rachat des chemins de fer par l'Etat n'est plus du domaine de la politique pratique en Angleterre. C'est tout au plus si quelques économistes en font encore le sujet de leurs méditations.

En France, le courant de l'opinion est de plus en plus hostile à la construction et à l'exploitation des chemins de fer par le gouvernement. On y a bien longtemps discuté cette question depuis près d'un demi-siècle, et maintenant plus que jamais l'on est convaincu que les voies ferrées sont mieux administrées par les compagnies privées que par l'Etat. Cette honorable Chambre me permettra sans doute de dire ce qu'en pensait, en 1837, au commencement même de l'ère des chemins de fer, une des plus fortes intelligences de notre ancienne mère-patrie, une des gloires les plus brillantes de la tribune française, j'ai nommé Berryer :

On discutait des projets de lois sur les chemins de fer. Pendant cet intéressant débat, on agitait particulièrement la question du meilleur système d'intervention du gouvernement dans ces entreprises. Le 19 juin 1837, M. Berryer prononça un remarquable discours sur ce sujet. Après avoir convenu que, dans l'état actuel des choses, la proposition de la construction aux frais exclusifs du trésor public des grandes lignes de chemin de fer à l'état de projet, n'était pas même présentable, et qu'il fallait recourir au crédit des compagnies, l'illustre orateur posait ensuite la question :

« Mais le gouvernement, en s'adressant à des compagnies pour exécuter ces travaux, doit-il y contribuer ? »

M. Berryer répondait comme suit à cette question :

« Je pense qu'il est impossible de contester les avantages immenses que, dans un intérêt public, purement public, il y a à ce que le gouver-

nement contribue aux travaux des compagnies, avantages immenses dans un intérêt actuel, plus considérables peut-être dans un intérêt, d'avenir. Je dis qu'il y a intérêt, et je le démontrerai tout à l'heure, intérêt, non pas intérêt du Trésor, mais intérêt public pour la fortune générale de la France. Non-seulement il y a intérêt, mais aussi il y a justice; car soyez convaincus que les chemins de fer, quel que soit leur produit intrinsèque, qui peut ne pas atteindre les magnifiques espérances dont se bercent ceux qui veulent les exécuter: mais si leur produit intrinsèque ne s'élève pas si haut, leur effet, quant à la multiplication des échanges, des négociations, du mouvement d'hommes, d'affaires, de marchandises, ce mouvement-là sera multiplié de toute la vitesse dont les chemins de fer accélèrent les relations sur terre. Ce mouvement amène nécessairement un accroissement de recette pour le Trésor. Plus les échanges, plus les négociations se multiplient, plus les droits indirects du Trésor s'accroissent par le mouvement accéléré des affaires. Le Trésor retrouvera donc, dans le mouvement des affaires, le sacrifice qu'il aura fait pour contribuer à l'exécution des chemins de fer."

" Non-seulement il y a justice, mais encore intérêt immense."

C'est parce qu'il y avait justice et intérêt pour le gouvernement de la province à contribuer à la construction de la grande ligne provinciale du chemin du nord, qu'il se faisait autoriser par cette Législature à donner une subvention de \$2,000,000 et une concession de 2,727,000 acres de terre aux compagnies qui avaient entrepris l'exécution des travaux. C'est parce qu'il y a justice et intérêt, que la province ne doit pas regretter de contribuer aux frais de la construction du chemin de fer du nord au montant de la différence entre le coût des travaux exécutés par le gouvernement et la somme pour laquelle la ligne est vendue.

M. Berryer mentionnait les divers systèmes d'interventions du gouvernement. Il disait :

" De ce point, j'arrive à examiner la question de savoir comment le gouvernement doit intervenir. Trois systèmes de participation du gouvernement ont été présentés dans les différentes lois qui vous ont été soumises; un système de prêt, un système de subvention pour une partie aliquote du capital, un système de garantie d'un minimum d'intérêts.

" Quant au système de prêt, je crois qu'il faut de suite en dégager la question. Je ne crois pas qu'il soit praticable, qu'il soit admissible pour les travaux à faire pour les grandes lignes sur l'importance desquelles il y aura au commencement, et dans le cours de l'exécution, un inconnu,

un imprévu immense. Je le crois d'autant moins qu'il faut prendre en considération les éléments dont se composent les compagnies qui construiront les chemins de fer. En Angleterre, le système d'intervention du gouvernement se réalise par le système de prêt ; c'est le mode dominant. Mais considérez que là l'esprit d'association vivifie tout, anime tout. Remarquez que là, par l'heureuse organisation du pays, les chemins à faire sur une petite étendue, comparativement à ceux de la France, sont mis à exécution par des intérêts de communauté. Ce sont les richesses agricoles ou industrielles du même comté qui s'associent et qui ont bien moins en vue l'intérêt direct qu'elles retireront du droit de péage et de transport, que l'intérêt immense de leurs produits agricoles et industriels. Ce grand esprit d'association et la force de la communauté des intérêts d'un même comté donnent aux compagnies des garanties de solvabilité qui peuvent permettre au gouvernement, sans courir de risque, de leur faire des prêts."

Au Canada, l'intervention des gouvernements dans la construction des chemins de fer s'est réalisée par le système des subventions, incontestablement le plus convenable, le plus facile, le meilleur dans les conditions particulières de notre pays. Par le système des subventions, nos gouvernements savent exactement ce qu'ils peuvent et doivent contribuer à la construction d'une voie ferrée, dans l'intérêt public qu'ils représentent spécialement. Leur responsabilité cesse avec le paiement de la subvention.

Au début de l'ère des chemins de fer, M. Berryer affirmait hautement qu'il y avait inévitablement, dans l'exécution des travaux d'une ligne, un inconnu, un imprévu immense. Dans le même discours, il disait encore à ce sujet :

" En effet, je défie tous les ingénieurs de France de garantir l'évaluation des travaux d'un chemin de fer, surtout lorsqu'ils ne peuvent pas le faire uniquement sur des plateaux, lorsqu'il sont obligés de parcourir des marais, des bas-fonds, qui occasionnent des dépenses que l'on ne peut apprécier ; il faut s'attendre continuellement à être obligé d'ouvrir des tranchées, à faire des sondages, et les évaluations primitives sont toujours fausses. Ainsi, vous voyez qu'en Angleterre, les frais ont toujours été triplés ; ici, à la porte de Paris, les dépenses sont plus que doublées dans ce moment. Il y a donc toujours des évaluations qui ne peuvent pas atteindre la réalité, il y a un imprévu énorme."

M. Berryer employait cet argument contre l'intervention du gouvernement par le système du prêt d'une fraction du capital de tant pour cent de la somme requise pour l'exécution des travaux d'un chemin. Il est

évident que les mêmes objections existent avec beaucoup plus de force contre la construction des chemins de fer par l'Etat. Qui ne sait que dans notre propre pays, l'expérience des quarante dernières années a surabondamment prouvé que malgré les progrès réalisés dans l'art de construire les chemins de fer, il existe toujours, comme le disait M. Berryer, il y a près d'un demi-siècle, dans l'exécution de ces travaux, un imprévu immense qui déjoue les évaluations apparemment les plus raisonnables et les plus justes.

Cette association des richesses agricoles et industrielles, cette communauté d'intérêts, dont parlait M. Berryer dans la partie de son discours que j'ai lue, voilà le levier puissant de succès que nous devons assurer à l'administration du chemin de fer du nord, et pour cela il nous faut vendre la ligne et en remettre l'exploitation à une ou à des compagnies.

Quatorze années plus tard, M. Berryer, après une aussi longue expérience, était plus que jamais l'adversaire de la construction et de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat. En 1850, on discutait à l'Assemblée législative de la seconde république française un projet de loi relatif au chemin de fer de Paris à Avignon. Le 10 avril, M. Berryer monta à la tribune pour appuyer le projet du gouvernement qui était de concéder l'achèvement du chemin à une compagnie. Je trouve le paragraphe suivant dans les deux premières pages de son discours. Le puissant orateur disait :

“ J'ai partagé l'opinion de la majorité de la commission du budget, qui a adopté le projet de loi. Il y a douze ans que, sans m'écarter un moment par l'expérience faite sur différents chemins de fer, du système que j'avais d'abord présenté en 1838, je persiste à dire que de toutes les lignes de France, la plus importante, celle sur laquelle le pays devrait concentrer ses efforts, ses sacrifices, c'est la ligne de la Méditerranée à l'Océan. J'ai dit aussi avec persévérance que cette exécution des chemins de fer devait avoir lieu par les compagnies, et que c'était une magnifique occasion pour la France de donner à l'industrie privée cet admirable mouvement qui doit être pour nous un objet de jalousie ou plutôt d'émulation vis-à-vis de notre heureuse voisine.”

Revenant à la même idée, il ajoutait un instant après :

“ Jamais vous n'aurez pour l'exploitation d'un chemin de fer dans l'intérêt de l'Etat, l'activité, l'intelligence, la fécondité, les ressources pour accroître les produits que vous trouvez dans les agents d'une administration particulière.”

Au sujet de l'imprévu dans les frais de construction des chemins de fer, M. Berryer faisait le même jour la remarque suivante :

“ En ces matières, messieurs, on se livre à beaucoup de présomptions, à beaucoup de calculs ; beaucoup d'éventualités sont acceptées comme des réalités ; et bien des illusions, bien des espérances, bien des calculs ont été cependant trompés depuis que nous exécutons des chemins de fer en France.”

Le 29 mars 1851, M. Berryer discutait de nouveau à la tribune française cette question de l'exploitation des chemins de fer. Il disait :

“ La commission du budget est convaincue qu'il y a plus de véritable économie, plus d'intelligence, plus d'activité commerciale, industrielle, dans les compagnies que dans l'Etat ; elle croit que les intérêts si importants de nos transports seraient mal servis par une administration qui a ses lois, qui a ses règles, qui doit s'assujettir à une certaine hiérarchie, hiérarchie très lente, très précautionneuse, très méticuleuse, très compliquée dans son organisation, dans sa responsabilité ; et que, au contraire, le génie intelligent des compagnies industrielles va au-devant des véritables besoins, et peut résoudre dans de grandes proportions toutes ces questions de transport, qui sont des questions vitales pour la France ; car de la solution de ces questions de transport dépend le développement de la prospérité, de la richesse de notre sol ; c'est le développement naturel du sol par l'industrie, c'est la solution de la question de la concurrence de notre commerce avec les autres pays.”

L'expérience acquise depuis le jour, déjà si éloigné, où l'on discutait dans les Chambres françaises ces importants projets de loi sur les chemins de fer, a-t-elle démontré que les gouvernements peuvent avantageusement, pour eux et pour le public, construire et exploiter ces voies de communication ? Non, loin de là. Examinons un peu ce qui se passe actuellement en France. La semaine dernière, l'honorable premier ministre nous signalait, à l'appui de sa politique, le fait que, malgré toute son influence personnelle et le prestige de sa parole, M. Gambetta tombait récemment du pouvoir après avoir, peu de jours auparavant, osé déclarer à la tribune française que le rachat des chemins de fer par l'Etat était l'un des principaux articles du programme de son ministère.

M. de Freycinet a été chargé par monsieur le président de la République de former un nouveau cabinet. Il a offert le portefeuille des finances à M. Léon Say, qui ne l'a accepté qu'à la condition formelle que le nouveau gouvernement abandonnerait toute idée du rachat des chemins de fer par l'Etat. Il y a même plus. La politique du ministère est de confier à des compagnies la tâche de compléter l'immense réseau

de voies ferrées dont M. de Freycinet a conçu le plan, il y a quelques années, lorsqu'il était ministre des travaux publics, dans le ministère Waddington, je crois, et dont il réussit à faire commencer l'exécution comme entreprise publique.

Voici ce qu'un journal financier très-important de Paris, *Le Moniteur des Fonds publics et des Valeurs industrielles*, publiait, le vingt trois février dernier, il n'y a pas encore deux mois, à propos de la politique du ministère de M. de Freycinet sur les chemins de fer français :

“ Des bruits dénués de fondement prétendaient que des dissentiments graves existaient dans le sein du ministère au sujet des grands travaux d'utilité publique.

“ Au moment où ces bruits étaient mis en circulation, des négociations importantes étaient, au contraire, engagées, au nom de l'Etat, avec les principales compagnies des chemins de fer, dans le but de réaliser un des points les plus considérables du programme économique et financier de M. Léon Say : l'achèvement du réseau par l'initiative privée.

“ Nous apprenons que les pourparlers dans ce but sont déjà très-avancés, ce qui fait prévoir une solution prochaine.

“ Nous le désirons vivement. Le système de l'association de l'Etat et des compagnies a produit de si remarquables résultats, que tout commande de le maintenir au lieu de se livrer à de dangereuses expériences. C'est incontestablement le levier le plus puissant et le plus éprouvé dont on puisse se servir pour terminer le réseau national, sans imposer au Trésor des charges excessives qu'il ne serait pas en mesure de supporter.

“ Il est certain que les compagnies seront obligées de s'adresser, comme l'Etat, au marché des capitaux pour se créer les ressources nécessaires à la construction des nouvelles lignes ; mais des émissions d'obligations présenteront bien moins d'inconvénients que des émissions de rentes.”

Cet article se termine comme suit :

“ Rassurées contre l'éventualité d'un rachat qui eût été aussi désastreux pour le Trésor que pour les intéressés des chemins de fer, les grandes compagnies, sûres du lendemain et de leur entente avec l'Etat, peuvent, sans autres préoccupations, consacrer tous leurs efforts et leur expérience à améliorer les services et à leur donner le développement, la rapidité, la commodité, la sécurité et surtout le bon marché que réclament le commerce et les voyageurs.”

“ C'est dans cet esprit de mutuelle bonne volonté qu'il faut conduire les négociations entamées. ”

Dans un autre article du même journal, intitulé : *L'Etat et les chemins de fer*, je trouve aussi les quelques lignes suivantes dont cette honorable Chambre aimera sans doute à entendre la lecture.

“ Il est certain que ces dernières (c'est-à-dire les compagnies), grâce à la plus-value croissante de leurs recettes, sont en mesure d'assumer la charge de lignes nouvelles. M. Léon Say avait, dans une étude financière récente, indiqué qu'un recours à l'industrie privée serait, dans ces conditions, éminemment opportun. Le gouvernement l'a compris.”

Et à la fin de ce second article sur le sujet :

“ Si maintenant nous cherchons à nous rendre compte du prix de revient des travaux exécutés par les compagnies et par l'Etat, nous voyons que le prix du kilomètre des lignes dont l'infrastructure est faite par l'Etat n'est pas inférieur à 245.700 fr. par kilomètre. Ces chiffres démontrent d'une façon péremptoire combien l'industrie privée est supérieure au point de vue de l'économie à l'administration de l'Etat. De tels résultats sont bien faits pour décider le ministère à persévérer dans l'intention qu'on lui prête de faire largement appel aux compagnies privées pour l'achèvement de notre réseau national.”

Nous avons donc à l'appui de la politique du gouvernement de cette province au sujet du chemin de fer du nord, le grand exemple du ministère français abandonnant le projet de rachat des chemins de fer, chargeant des compagnies de la tâche de terminer et d'exploiter le vaste réseau jusqu'à présent en cours d'exécution comme entreprise de l'Etat. C'est, dans les deux cas, la même idée politique qu'il n'entre pas dans les attributions régulières des gouvernements de construire et d'exploiter les chemins de fer.

Quand la France, cette France que nous aimons toujours avec tout le dévouement de fils qui n'oublieront jamais leur origine, cette France que nous souhaitons voir grande, prospère et heureuse, entreprenait, il y a peu d'années, la construction de l'immense réseau de chemins de fer et les travaux de canalisation proposés par M. de Freycinet, il n'y eût, dans le monde entier, qu'un cri d'admiration pour l'énergie nationale de ce peuple se relevant si fort et si riche des désastres dont il avait été victime dans la grande guerre de 1870. Les milliards d'indemnité payés à la Prusse n'avaient pas épuisé les ressources de sa prodigieuse épargne, et il n'hésitait pas à commencer des travaux évalués à près de cinq milliards de francs. Nous nous sommes réjouis des succès de notre ancienne mère-patrie, parce que si nous avons pour la Couronne britannique, dont je vois l'emblème sur le bureau de cette Chambre, pour le drapeau que nous avons juré de défendre, pour le

grand empire dont nous faisons partie, la loyauté de la reconnaissance pour les libertés reconnues, la loyauté de l'honneur, nous avons et nous aurons toujours pour la France la loyauté filiale du sentiment, la loyauté du cœur.

Les puissances continentales ont pourtant une grave raison pour s'assurer la propriété et le contrôle absolu des voies ferrées. On sait quelles sont leurs relations diplomatiques, leurs rivalités, leurs traditions militaires. Elles sont à tout moment exposées à des difficultés internationales les obligeant à prendre les armes pour la défense de leurs territoires. Les chemins de fer donnent le meilleur moyen de mettre en pratique le principe que le plus grand homme de guerre de tous les temps, celui qui au commencement du siècle promenait ses armées victorieuses dans toutes les capitales de l'Europe, proclamait comme l'un des plus essentiels à la victoire, et, qu'avec son vigoureux et profond langage, il exprimait en huit mots : se diviser pour vivre, se réunir pour combattre.

Les voies ferrées favorisent au plus haut degré la rapide concentration pour le combat des troupes qu'un général est obligé de diviser pour pouvoir tirer leur subsistance d'une plus grande étendue de pays. C'est sans doute le but de la politique de contrôle de l'empire allemand sur les chemins de fer.

Cependant, malgré cette raison d'État d'un ordre tout à fait supérieur, on voit la France qui s'impose de si lourds sacrifices pour l'organisation de son armée nationale, pour son matériel de guerre, pour sa marine militaire, pour ses places fortes, s'en rapporter au concours des compagnies pour la mobilisation et le transport de ses troupes, plutôt que de charger son gouvernement du fardeau de la construction et de l'exploitation des chemins de fer et des difficultés financières qui en découlent.

Il ne faut pas oublier non plus que notre situation est bien différente de celle des puissances européennes. Notre pays est encore nouveau. Son organisme se perfectionne et se consolide tous les jours, mais cesserait manquer de sagesse et de prévoyance que de le soumettre inutilement à une trop forte tension. On a beau dire et on a beau faire, les fortes administrations, comme toutes les grandes choses, sont l'œuvre du temps, de l'expérience, du génie des générations. Je conçois facilement que dans des pays fortement constitués comme l'Angleterre, la France, l'Allemagne, au point de vue administratif, les gouvernements puissent exploiter les chemins de fer plus avantageusement qu'on ne saurait le faire au Canada et aux États-Unis, où les rouages de l'administration publique ne sont point encore parvenus à cette régularité d'engre-



nage qui sont, en Europe, le fruit de siècles de fonctionnement et d'épreuves de tous genres dans les troubles civils, les révolutions et les guerres.

L'excellence du principe de la vente du chemin de fer du nord étant admise par tous, à très peu d'exception près, la seconde question qu'en notre qualité de représentants du peuple il nous faut bien étudier, c'est celle de la nature des transactions conditionnelles faites par le gouvernement, et que cette Chambre, dans le libre exercice de ses droits constitutionnels, peut approuver ou rejeter. Les contrats déposés sur le bureau, et dont copie nous a été donnée dès le commencement de la session, sont-ils, tout considéré, les plus avantageux que le ministère pouvait faire dans les circonstances ? C'est ce que je me propose d'examiner avec tout le soin et toute l'attention que mérite cet important sujet, avec une juste appréciation de la difficulté de juger une question aussi compliquée de sa nature, avec toute la patriotique anxiété que j'éprouve à la pensée que nous sommes appelés, par le vote que nous allons émettre sur la politique ministérielle que nous discutons, à décider, dans une large mesure, de l'avenir de notre province.

Par les contrats à nous soumis, le chemin de fer du nord est vendu à deux compagnies distinctes, la partie ouest, s'étendant de Montréal à Ottawa, à la compagnie du chemin de fer du Pacifique, la partie est, de Québec à Montréal, à un syndicat provincial qui sera constitué en compagnie par une loi de cette Législature.

J'avoue sans la moindre hésitation que mes préférences personnelles seraient pour la vente du chemin en entier à la compagnie du Pacifique.

C'est chez moi une opinion qui date de plus d'une année. Le jour où l'an dernier, cent quarante députés se levaient dans la Chambre des communes du Canada pour approuver le contrat fait par le gouvernement fédéral avec le syndicat du Pacifique, et le ratifiaient par une majorité de quatre-vingt-six voix, la plus forte majorité qui soit enregistrée dans nos annales parlementaires, ce jour-là je déclarais dans la conversation, ce que j'ai répété très-souvent, surtout publiquement pendant la récente lutte électorale, que j'étais convaincu que désormais la politique provinciale devait être de vendre le chemin du nord à la compagnie du Pacifique qui se proposait alors,—ce qu'elle a fait depuis,—d'acheter la ligne du Canada central se terminant à Ottawa.

C'était aussi l'idée politique du cabinet telle qu'exprimée dans le discours-programme de l'honorable premier ministre à Ste-Thérèse.

Cet article du programme ministériel est modifié, et, par les transactions faites, la partie ouest du chemin du nord est seule vendue à la compagnie du chemin de fer du Pacifique. Cette modification, bien que

sérieuse, est-elle assez grave pour m'engager à désapprouver les contrats de vente conditionnelle qui ont été faits ? Non, certes, et voici mes raisons.

J'étais, et je suis encore, comme le gouvernement lui-même, en faveur de la vente du chemin en entier à la compagnie du Pacifique. Mais si, de notre côté, nous désirions vendre, la compagnie du Pacifique, du sien, était parfaitement libre de ne pas acheter. La province, représentée par son gouvernement, et la compagnie du Pacifique étaient toutes deux parties au contrat. Le ministère ne pouvait pas forcer la compagnie à acheter tout le chemin ; cette dernière n'a pris que ce qu'elle voulait avoir.

On nous dit—on l'a écrit dans la presse, et on l'a insinué dans cette enceinte—que la compagnie du Pacifique était disposée à acheter tout le chemin. Sur quoi se fonde-t-on pour faire une semblable assertion ? Sur de vaines suppositions, sur de vagues rumeurs très-probablement mises en circulation dans le but de créer une fausse impression dans les esprits.

Rien nous autorise à penser que la compagnie du Pacifique aurait-acheté tout le chemin du nord, tandis que nous avons les preuves les plus convaincantes que telle n'était pas son intention.

L'honorable premier ministre, qui a conduit toutes les négociations relatives à la vente du chemin avec la sollicitude, l'énergie et la persévérance que l'on sait, nous a dit qu'un jour la compagnie du Pacifique a consenti à acheter toute la ligne, mais à la condition de ne payer le capital du prix d'achat—\$8,750,000, moins \$750,000 pour les travaux que le gouvernement se serait engagé à exécuter, c'est-à-dire \$8,000,000—que dans cinquante ans, et à ne donner qu'un intérêt de quatre pour cent, conditions évidemment inacceptables, que le ministère a très-bien fait de rejeter.

Depuis, la compagnie du Pacifique a positivement refusé d'acheter tout le chemin. Pour preuve, nous avons en premier lieu la parole de l'honorable chef du gouvernement. Quand un premier ministre fait une déclaration officielle de son siège en Chambre, parlant au nom de la Couronne dont il est le serviteur tout comme celui du peuple, il serait injurieux de mettre sa parole en doute.

Secondement, nous avons la correspondance dont l'honorable premier ministre a donné lecture la semaine dernière devant cette Chambre.

Si mes honorables collègues ne sont pas encore pleinement convaincus que la Compagnie du Pacifique ne voulait pas acheter la partie est du chemin du nord entre Québec et Montréal, je puis leur en donner une

autre preuve qui fera sans doute disparaître de leur esprit l'ombre même de la plus légère incertitude sur ce point important de la discussion.

En décembre et janvier derniers, les organes de l'opposition à la Chambre des communes supposèrent toutes sortes d'intentions à la compagnie du Pacifique. Le *Globe*, de Toronto, s'empressa de communiquer ces rumeurs au public, en leur ouvrant ses colonnes. On disait que la compagnie ne construirait pas la partie au nord du lac Supérieur, et qu'elle avait définitivement abandonné le projet de relier la station Callander au Sault Ste-Marie par un embranchement.

La compagnie du Pacifique ne voulut pas que le peuple du Canada fût trompé par des articles malveillants de journaux peu soucieux de susciter des obstacles à l'exécution d'une grande œuvre nationale. Le bureau de direction se réunit et autorisa son secrétaire à publier dans la presse une lettre faisant connaître ses intentions formelles au sujet de l'exécution de son contrat. Cette honorable Chambre me permettra de lire les principaux paragraphes de cette lettre. Le secrétaire de la compagnie, M. Drinkwater, écrivait aux éditeurs des journaux, en date du 19 janvier dernier :

" MONSIEUR,

" Les faux rapports se continuant au sujet de l'exécution des plans de la compagnie, j'ai reçu instruction de la part des directeurs de faire la déclaration suivante et de vous prier de la rendre publique.

1. C'est l'intention de la compagnie de pousser les travaux de construction de la ligne de Winnipeg en gagnant l'ouest avec toute la diligence possible pendant la présente année. Notre but est d'ouvrir cette partie du pays à la colonisation, et ce, aussitôt que faire se pourra, en même temps que de faciliter le transport des hommes et du matériel pour les travaux plus difficiles des Montagnes-Rocheuses, travaux que la compagnie se propose de commencer simultanément à l'est et à l'ouest dans le printemps de 1883. Pour réussir dans ce projet, la compagnie aura à accomplir un exploit sans précédent dans l'histoire des chemins de fer, celui de la pose des lisses sur 500 milles continus de chemin dans une période de six mois. Cependant la température aidant, les mesures que nous avons prises sont telles que nous nous croyons certains du succès.

3. Les travaux sur la partie est de la ligne principale sont exécutés à deux points à la fois, occupant autant d'hommes que nous avons pu en employer. Les explorations étant terminées, ces corps d'ouvriers se réuniront au commencement du printemps. Comme c'est l'intention de

la compagnie de maintenir la voie aussi près que possible des rives du lac Supérieur, on espère trouver d'autres points où les travaux seront accordés par contrat.

“ Le choix du nouveau tracé raccourcira l'embranchement du Sault Sainte-Marie, ouvrira Algoma Mills et probablement plusieurs ports sur les lacs au trafic de Chicago et d'autres centres commerciaux importants, ainsi que de la Baie du Tonnerre, et ce, en attendant le parachèvement complet de la ligne, c'est-à-dire d'ici à cinq ans.

4. L'embranchement du Sault Sainte-Marie se trouvant ainsi réduit à une longueur de soixante milles ou environ, à partir du point de raccordement projeté avec la ligne principale, cette modification aura pour effet de précipiter l'ouvrage au lieu de le retarder. C'est l'intention de la compagnie de construire cette ligne sans délai et de la relier avec toute voie ferrée pour l'échange du trafic à la frontière Internationale.

.....  
6 “ La compagnie comprenant la nécessité d'avoir son principal terminus de l'est à Montréal, conclura, l'occasion s'en présentant, des arrangements avec tout chemin de fer existant actuellement ou à l'état de projet, pour le trafic entre ce point et la ligne principale. Il n'a jamais été question pour la compagnie d'avoir des intérêts dans aucun chemin de fer projeté à l'est ou au sud de Montréal, à l'ouest de Perth.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER,

Secrétaire.”

“ Montréal, 19 janvier 1882. ”

Le dernier paragraphe de cette importante lettre nous intéresse surtout, en tant qu'il se rapporte aux contrats de vente soumis à notre approbation. On y lit—et je prie mes honorables collègues de bien peser les termes de ce paragraphe—que la décision de la compagnie, qui comprend *la nécessité d'avoir son principal terminus de l'est à Montréal*, est de conclure, *l'occasion s'en présentant, des arrangements avec tout chemin de fer existant actuellement* OU A L'ÉTAT DE PROJET, *pour le trafic entre ce point et la ligne principale.*

La compagnie voulant avoir son principal terminus de l'est à Montréal, elle n'a jamais eu l'intention d'obtenir des intérêts dans aucun chemin de fer projeté à l'est ou au sud de Montréal.

La lettre du secrétaire de la compagnie du Pacifique est datée du 19 janvier 1882, et le contrat de vente conditionnelle de la partie ouest du chemin du nord n'a été signé par l'honorable premier ministre, au nom du gouvernement, et les directeurs du chemin du Pacifique repré-

sentant la compagnie, que le quatrième jour de mars dernier, un mois et demi après que le bureau de direction de la compagnie du Pacifique eût formellement déclaré qu'il voulait placer son principal terminus de l'est à Montréal. Nous trouvons donc dans ce paragraphe la preuve convaincante que la compagnie du Pacifique n'a pas voulu acheter la partie est du chemin de fer du nord, que le gouvernement désirait lui vendre.

Pour se rendre bien compte des intentions réelles de la compagnie du chemin de fer du Pacifique, il importe de ne pas juger la question qu'au point de vue de l'intérêt public que le gouvernement avait, au nom de la province, à lui vendre tout le chemin. Il faut aussi se placer au point de vue des intérêts de la compagnie du Pacifique, la seconde partie au contrat de vente de la partie ouest du chemin provincial.

Je suis parfaitement convaincu que la compagnie du Pacifique n'a pas voulu acheter la partie est du chemin du nord, pour l'excellente raison qu'elle n'en a pas besoin. Elle a entrepris l'exécution des travaux et l'exploitation de la ligne à partir du lac Nipissingue jusqu'à l'océan Pacifique, en passant au nord du lac Supérieur. En vertu de son contrat, elle a encore neuf ans pour finir cette œuvre colossale. Elle veut la terminer dans le cours de cinq années, comme il est dit dans un des paragraphes de la lettre que je viens de citer. Tant mieux, si elle peut réussir à accomplir ce prodige. Mais malgré toute sa bonne volonté, malgré son énergie, il se peut fort bien qu'il lui faille une couple d'années de plus pour parachever la partie au nord du lac Supérieur, dont les travaux seront très-difficile et très-dispendieux. Qu'elle remplisse cette tâche immense dans le cours de six à sept ans, et elle aura fait un effort vraiment merveilleux.

De quelle grande utilité la partie est du chemin du nord serait-elle à la compagnie du Pacifique, avant que cette dernière n'ait relié la station Callander au terminus de la partie de Winnipeg à la Baie du Tonnerre, par la ligne au nord du lac Supérieur ? Si l'on se place au point de vue de la compagnie du Pacifique, on voit tout de suite qu'il est évident qu'elle ne saurait avoir besoin de la partie du chemin provincial entre Québec et Montréal avant six, sept, huit ans peut-être. Je conçois facilement que cette compagnie, désireuse de consacrer ses ressources et son énergie à l'accomplissement de l'œuvre colossale qu'elle a entreprise, n'aime pas à compliquer, sans de très-graves raisons, les grandes opérations financières qu'il lui faut faire, en contractant de nouvelles obligations qu'aucune nécessité immédiate, ou même prochaine ne justifierait. Comme citoyens du Canada, nous devons souhaiter le succès

de la compagnie du Pacifique dans l'entreprise nationale dont elle est chargée. Nous ne pouvons pas raisonnablement demander qu'elle rende encore plus difficile sa lourde tâche, en étendant à des affaires secondaires pour elle, bien qu'importantes pour nous au point de vue provincial, la vigoureuse initiative qu'elle est obligée de concentrer sur les grands travaux qu'elle exécute dans l'intérêt général de la confédération. Tout ce qui importe à la compagnie du Pacifique, pour le présent et quelques années encore, c'est d'atteindre le fleuve St-Laurent au point le plus rapproché. Voilà pourquoi elle achète la partie ouest du chemin de fer du nord.

On a dit au dehors, et on a répété dans cette Chambre, que le gouvernement aurait dû publier dans les journaux des avis offrant le chemin du nord en vente et sollicitant des soumissions. Je ne crois pas ce reproche sérieux. Le but d'une demande de soumissions est la publicité, afin de provoquer la concurrence. Il n'y en a pas d'autre.

Le fait que la politique du cabinet était de vendre le chemin était parfaitement, publiquement connu d'une extrémité du Canada à l'autre, aux Etats-Unis, en Angleterre, et en France. Le discours-programme de l'honorable premier ministre à Ste. Thérèse a été publié dans un très-grand nombre de journaux. Je ne vois pas comment des avis chèrement payés auraient pu donner plus de publicité à la déclaration ministérielle au sujet du chemin de fer provincial, que l'insertion, dans presque tous les journaux du pays et dans plusieurs feuilles étrangères, des paroles de l'honorable chef du gouvernement déjà citées.

Rien ne prouve mieux que la politique du ministère était connue que les propositions d'achat qu'il a reçues, dont une couple venant de capitalistes anglais.

Nous avons d'abord, en faveur du système adopté par le gouvernement, la haute autorité de M. W. Shanly, l'un des ingénieurs les plus éminents du pays et même de l'Amérique, l'un des hommes les plus versés dans les affaires des chemins de fer. En décembre dernier, M. Shanly adressait à l'honorable premier ministre la lettre suivante que je trouve aux pages deux et trois de la correspondance qui nous a été soumise. Il est utile de la lire pour se bien pénétrer des sérieuses raisons que l'auteur donne à l'appui de son opinion.

MONTRÉAL, 27 décembre 1881.

L'honorable M. J. A. CHAPLEAU,

*Premier ministre etc.*

Québec.

MON CHER MONSIEUR,

En réponse à une question que vous m'avez posée récemment, je dois vous dire que je crois fermement que pour essayer de louer ou de vendre le chemin de fer du gouvernement, ce sera un plan beaucoup meilleur et plus sûr de négocier privément, pour ainsi dire, avec des personnes naturellement désirables, comme locataires ou comme acheteurs, que d'offrir cette propriété par voie de soumissions publiques.

Le système des soumissions publiques a été essayé en 1878, et n'a donné que des résultats décidément défavorables. Il a été reçu une foule d'offres de nature si différente quant à l'évaluation de la propriété, qu'elles indiquaient que plusieurs de ceux qui désiraient louer le chemin ne connaissaient guère le sujet qu'ils traitaient : on avait donné une apparence spécieuse à des offres entièrement sans valeur, en offrant de hauts prix de loyer avec garantie pour "l'exécution fidèle du contrat," garanties qui, examinées de près, n'étaient pas des garanties du tout.

On arriverait inévitablement à de semblables résultats en demandant des soumissions maintenant ou en n'importe quel temps. Il serait fait des offres que, si acceptables qu'elles fussent en apparence, vous seriez obligé de rejeter. Les compagnies, ou les syndicats financièrement capables d'assumer le contrôle et d'entreprendre l'exploitation des 400 milles de chemin de fer du gouvernement, ne se forment pas dans un instant, et les personnes capables de former ces associations ne se soucieraient probablement pas d'entrer en concurrence avec tout venant. Donc, une conséquence très-probable de la mise à l'enchère du louage de la ligne serait d'empêcher complètement les locataires les plus désirables de soumissionner, et de mettre le gouvernement dans la nécessité de négocier, du mieux qu'il pourrait, seulement avec les gens qui répondraient à ses demandes de soumissions.

Après avoir adopté le principe de la concurrence publique, le gouvernement ne pourrait guère mettre de côté toutes offres faites, et en revenir en dernière alternative aux négociations privées. On s'attendrait naturellement à ce qu'il louât le chemin à quelqu'une des compagnies qui auraient soumissionné.

Le choix des personnes à qui confier le soin et l'exploitation d'une propriété d'une aussi grande valeur que le chemin de fer de Québec,

Montréal, Ottawa et Occidental, pour une période de 10, 20, ou 25 ans, est une affaire qui exige la plus sérieuse considération, et dans mon opinion, le plus sûr moyen d'obtenir la pleine valeur de cette propriété, soit en l'affermant, soit en la vendant, c'est que le gouvernement fixe la valeur minimum de cette propriété pour la province et négocie sur cette base avec des personnes dont la capacité, pour assumer et remplir le contrat sous l'une ou l'autre forme, est hors de doute.

Votre tout dévoué,

(Signé), W. SHANLY.

Les vues de M. Shanly sont parfaitement justes, et le gouvernement a bien fait de s'y conformer.

Nous avons aussi à l'appui du système recommandé par M. Shanly et adopté par le cabinet, deux précédents de la plus haute importance : premièrement, celui créé par le ministère de l'honorable M. de Boucherville, en 1875, lorsqu'il donnait les contrats pour les deux parties du chemin du nord à des entrepreneurs sans demande de soumissions, et après des négociations conduites privément ; secondement, celui du gouvernement fédéral négociant, en 1880, le contrat pour la construction et l'exploitation du chemin de fer du Pacifique avec le syndicat constitué depuis en compagnie, sans avoir préalablement demandé de soumissions.

Si l'on compare attentivement et à tous les points de vue les diverses propositions qui ont été faites au gouvernement, on constate qu'après tout il y a peu de différence dans les sommes offertes pour le chemin. Le prix moyen est à peu près le même.

Les montants les plus élevés pour l'affermage et pour l'achat de la ligne sont ceux offerts par le syndicat connu sous le nom de Allan-Rivard. La proposition de ce syndicat aurait mérité une attention toute particulière, s'il eût été possible pour le gouvernement, comme pour cette honorable Chambre, de réduire cette importante question aux proportions restreintes et excessivement dangereuses d'une simple affaire de chiffres. Mais j'affirme hautement, devant cette Chambre, et devant la province, qui recueille toutes nos paroles dans cette discussion, que ma profonde conviction est que la raison d'état, que les grandes raisons de la politique provinciale faisaient un impérieux devoir au cabinet de ne pas accepter la proposition de Sir Hugh Allan et de ses associés.

J'ai déjà dit, et je ne saurais trop le répéter avec toute l'énergie dont je suis capable, que depuis la législation du parlement fédéral, l'an dernier, au sujet de notre grand chemin de fer intercontinental, la seule



politique provinciale, vraie, juste, nationale, était celle ayant pour objectif la vente en entier, ou au moins en partie, du chemin du nord à la compagnie du Pacifique, devenue propriétaire du Canada central se terminant à Ottawa. C'est la seule politique provinciale vraie, juste, et nationale, parce que dans cette affaire, le point le plus important, celui qui prime tous les autres est d'assurer à notre chemin provincial, d'une manière certaine, positive, irrévocable, le trafic du Nord-Ouest canadien, qui ne pourra lui arriver que par le chemin du Pacifique.

Si la compagnie du Pacifique n'eût pas voulu acheter la partie ouest, je n'aurais approuvé la vente du chemin provincial à un syndicat, que si l'on m'avait démontré d'une manière irréfutable qu'il s'était assuré des conditions permanentes et sûres d'échange du trafic avec la compagnie du Pacifique, qui eût dû y trouver assez son affaire pour ne pas être tentée de construire une ligne rivale à la nôtre entre Ottawa et Montréal, sur la rive sud de la rivière Ottawa.

Toute proposition faite sans ces conditions nécessaires, essentielles, devait être mise de côté, quelle que fût la somme offerte pour le chemin.

La proposition de Sir Hugh Allan ne rencontre point mes vues sur ce que je considère comme d'une nécessité absolue dans un contrat de vente du chemin, et dès que j'en eus connu la nature, je dis tout de suite qu'elle devait être fermement rejetée.

Ce que nous devons vouloir avant tout, par-dessus tout, pour le plus grand bien de la province, c'est que notre chemin de fer du nord soit, en premier lieu, de fait, et pour toujours, la continuation du chemin de fer canadien du Pacifique et aussi d'autant d'autres lignes que possible qui, avec celle du Pacifique, lui assureront, ainsi qu'à Montréal et à Québec le commerce de l'ouest. Voilà quel doit être l'objectif, le principe dominant de notre politique provinciale. Ceux qui ne le voient point se font une étrange idée des plus graves obligations du gouvernement de la province.

On a beaucoup parlé du commerce de l'ouest depuis le commencement de ce débat. Je me permettrai de dire, moi aussi, ce que j'en pense. Quelles sont donc ces fertiles contrées de l'ouest dont nous voulons attirer les produits vers nous pour les transmettre ensuite aux consommateurs européens. C'est cette immense et riche région s'étendant jusqu'à l'océan Pacifique,—de l'Ohio, au sud, jusqu'à l'extrémité habitable de nos territoires de l'ouest au nord. Cette vaste région est déjà habitée par plusieurs millions d'âmes. Dans un siècle elle contiendra une population de cent cinquante millions. Les grands courants commerciaux de cette immense et prodigieux pays sont à se

créer. Comme ceux des fleuves, leurs lits se forment. La direction que les capitaux, le travail, la juste appréciation de l'avenir, vont donner à ces courants commerciaux ira se perpétuant par l'impulsion nouvelle qu'ils recevront tous les jours des progrès de ces régions.

Si je juge l'ouest au point de vue du trafic que nous pouvons en tirer pour notre chemin de fer provincial, je le divise en trois régions principales. Il y a d'abord celle qui a son centre d'affaires à Chicago. C'est actuellement la plus riche et la plus populeuse. L'immense commerce qui se concentre d'abord à Chicago, s'écoule ensuite pour la plus grande partie à New-York et à Boston par les voies ferrées qui aboutissent à ces cités, et par le canal Erié. La voie du St-Laurent et le chemin de fer du Grand Tronc en obtiennent une fraction considérable.

Pouvons-nous espérer pour notre chemin provincial une partie du trafic de l'ouest qui, de Chicago, se dirige vers la mer en destination de l'Europe? Oui, sans doute, mais seulement une bien petite partie. Comment mettre notre chemin provincial en position de lutter pour le commerce de Chicago? En le raccordant avec une ligne à être construite entre Ottawa et Toronto, qui se raccorderait à d'autres lignes à l'ouest de la capitale d'Ontario. La compagnie canadienne du Pacifique a acheté la charte du chemin d'Ontario et Québec, et se propose de construire la ligne avec toute la diligence possible. Il est donc important de vendre la partie ouest du chemin du nord à la compagnie du Pacifique, parce qu'elle deviendra la continuation d'une grande voie ferrée ayant des ramifications jusqu'à la métropole commerciale de l'ouest américain.

Cependant, je ne me fais pas d'illusions sur la quantité de trafic que nous pouvons tirer de Chicago, de Détroit et de Toronto pour notre chemin provincial. Avec les raccords dont j'ai parlé, il fera concurrence, mais une concurrence difficile à soutenir. Il aura à lutter contre les grandes lignes américaines, le New-York central, l'Erié, etc., le Grand Tronc, et avant longtemps, avec une immense voie reliant Lévis, en longeant la rive sud du St-Laurent et du lac Ontario, à Buffalo, ville qui, de son côté, est reliée à Chicago par de nombreux chemins de fer.

De toutes les lignes canadiennes luttant pour le trafic de l'ouest américain, le Grand Tronc aura longtemps l'avantage sur ses concurrents, parce que, par une énergie vraiment admirable, cette compagnie a réussi à prolonger son chemin jusqu'au cœur de Chicago, par une voie indépendante de tout raccordement avec les lignes américaines.

La seconde région d'où nous pouvons tirer du trafic de l'ouest pour le chemin du nord est celle du Nord-Ouest américain, comprenant le

Minnesota, le Dakota, une partie du Nebraska, etc. Dans quelques années, les plus grandes lignes de chemin de fer du Nord-Ouest américain seront celles qui convergeront vers le Sault Ste-Marie, où elles se raccorderont avec les lignes canadiennes. Il est certain que si, par une vente opportune, habile et prévoyante, nous plaçons notre chemin provincial dans une position favorable pour lutter pour le trafic du Nord-Ouest américain, il pourra en obtenir une large part qu'il déversera à Montréal et à Québec, suivant que les hommes d'affaires de ces deux villes s'engageront dans le commerce des céréales des contrées à l'ouest du Sault Ste-Marie.

Mais le trafic que le chemin de fer du nord peut commander en toute certitude, si seulement nous savons reconnaître qu'elle est, comme je l'ai déjà dit, la seule politique provinciale, vraie et nationale dans les circonstances, c'est celui du Nord-Ouest canadien, qui se développera rapidement lorsque la partie du chemin du Pacifique au nord du lac Supérieur sera terminée. Voilà, encore une fois l'objectif vers lequel il nous faut faire un dernier et vigoureux effort pour l'atteindre,

Ayant défini aussi clairement que j'ai pu le faire, ce que sont actuellement et ce que seront les courants du commerce de l'ouest dans l'avenir, je prétends et j'affirme, après avoir étudié la question sous toutes ses faces et à tous les points de vue, que la politique du gouvernement, au sujet de la vente du chemin du nord, est la meilleure qu'il pouvait adopter. Je prétends et j'affirme qu'elle est cette politique seule vraie et nationale dont je me suis attaché à faire ressortir les grandes lignes, parce qu'elle réalise sûrement, complètement, la magnifique conception d'une immense voie ferrée reliant l'Atlantique au Pacifique, et cela de manière à garantir, en été, le commerce du Nord-Ouest canadien aux ports de Montréal et de Québec, et, en hiver, à ceux de Halifax et de St-Jean, N. B. Elle fait plus, elle nous assure que notre chemin provincial sera la ligne d'écoulement d'une partie très-considérable du trafic du Nord-Ouest américain, convergeant au Sault Sainte-Marie ; elle met le chemin du nord en position de lutter pour une partie du trafic de l'ouest américain qui se concentre à Chicago, son point de départ pour la mer et l'Europe.

J'approuve de tout cœur, et avec toute l'énergie de conviction dont je suis capable, une politique qui garantit à notre province les trois magnifiques résultats que je viens d'énumérer, résultats qui seront les fruits d'années d'efforts, de travaux, de courage, de persévérance, et du patriotisme le plus intelligent.

L'honorable chef de l'opposition, et, après lui, l'honorable député de

Québec est, ont tous deux exprimé l'opinion que la proposition de sir Hugh Allan était la plus avantageuse, mais ils ont vainement tenté de le démontrer. Ils n'ont point cherché la pensée politique qui, dans l'intérêt de notre province, devait être la base même de la transaction pour la vente du chemin du nord, ne sortant pas, dans leur argumentation, de la comparaison de chiffres qui perdent singulièrement de leur importance dans une question complexe comme celle qui nous occupe.

L'acceptation de l'offre de sir Hugh Allan aurait été une faute ; elle aurait pu être un grand malheur pour la province de Québec. Ce syndicat n'offrait aucune garantie qu'il pourrait faire les raccordements d'une absolue nécessité avec les lignes de chemins de fer de l'ouest. Si nous ne vendions pas la partie ouest du chemin du nord à la compagnie du Pacifique, quelle en serait la conséquence certaine ? Nous verrions la compagnie du Pacifique prolonger son chemin d'Ottawa à Montréal par la construction, dans la province d'Ontario, d'une ligne rivale au chemin du nord. Est-il encore possible d'en douter, lorsque l'on connaît la lettre du secrétaire de la compagnie en date du 19 janvier dernier.

Ne pouvant pas dans ces circonstances, compter sur le trafic du chemin du Pacifique, sir Hugh Allan se proposait de faire le raccordement au Sault Sainte-Marie avec des lignes américaines. Je suis profondément convaincu que sir Hugh Allan offrait de faire ce qu'il était absolument incapable d'accomplir. Ceux qui oublient si facilement le passé pour ajouter foi aux projets de sir Hugh, se font-ils une idée exacte de la tâche que ce dernier désirait entreprendre ? On paraît croire que la construction d'une ligne de chemin de fer d'Ottawa au Sault Ste-Marie est une affaire peu considérable. Pour l'intelligence de la question que nous étudions, il est de la plus haute importance de faire tomber toutes les illusions au sujet de cet embranchement du Sault Ste-Marie.

La distance d'Ottawa au Sault Ste-Marie est d'à peu près 485 milles, j'emprunte au rapport de M. Charles Legge, l'ingénieur de la compagnie de colonisation du nord de Montréal, en date du 31 mars 1874, les chiffres suivants des distances entre Ottawa et le Sault Ste-Marie par trois différents tracés.

	Milles.
1. — De Hull (vis-à-vis Ottawa) à Parry Sound.....	225.25
De Parry Sound à l'embouchure de la rivière Française....	64.50
De la rivière Française au Sault Sainte-Marie.....	185.00
Distance totale.....	474.75

	Milles.
2.— De Hull (vis-à-vis Ottawa) à Renfrew .....	72.00
De Renfrew, <i>via</i> Pembroke, au lac Nipissingue .....	154.35
De la rivière du Sud à l'embouchure de la rivière Française .....	70.50
De la rivière Française au Sault Ste-Marie .....	185.00
Distance totale .....	481.85
	Milles.
3.— De Hull (vis-à-vis Ottawa) à Renfrew .....	72.00
De Renfrew à Matawan .....	122.75
De Matawan à l'embouchure de la rivière Française .....	115.00
De la rivière Française au Sault Ste-Marie .....	185.00
Distance totale .....	494.75

Je prends à peu de chose près la moyenne des distances par ces trois tracés, et je calcule que la distance entre Ottawa et le Sault Sainte-Marie est de 485 milles.

Qu'est-ce que coûterait un chemin de fer long de 485 milles et complètement parachevé entre ces deux points, en passant pour une bonne moitié et plus à travers un pays inhabité et bien peu favorable aux travaux des voies ferrées ? C'est ce que je vais calculer.

Jusqu'à présent le chemin de fer du nord a coûté \$12 615,000. Les ingénieurs nous disent qu'il faut une dépense immédiate de près de onze cent mille piastres pour des travaux d'une nécessité urgente. Il est certain qu'il faudra encore payer quelques centaines de milliers de piastres avant que le chemin ne soit complètement parachevé. Evaluons le tout, les travaux d'une nécessité immédiate et ceux qu'il faudra faire graduellement, à \$1, 385,000—montant qui sera dépassé, je n'en ai aucun doute—et nous constatons que le chemin du nord coûtera en entier au moins \$14,000,000. Il a 356 milles de longueur, y compris celle des embranchement qui ont été construits par le gouvernement. Faisons la division et nous trouvons que le chemin du nord coûte \$39,354 le mille.

Puisque le chemin du nord coûte près de \$40,000 le mille, je suis certain que je n'exagère rien en disant que le chemin du Sault Ste-Marie coûterait au moins \$45,000 le mille. Eh bien, 485 milles de chemin à \$45,000 le mille coûteraient \$21,825,000, disons vingt deux millions de piastres en chiffres ronds. Voilà une énorme entreprise que, dans mon opinion formelle, aucun syndicat privé, achetant le chemin du nord, n'aurait pu conduire à bonne fin, pas plus celui de Sir Hugh Allan qu'un autre.

Avec l'expérience que nous avons de la construction des chemins de fer dans notre pays, je ne conçois pas comment l'on puisse un seul instant supposer qu'un syndicat privé aurait pu construire l'embranchement du Sault Sainte-Marie, et cela sans une piastre de subvention gouvernementale ou municipale, et sans la concession d'un seul acre de terre. Pour se justifier de faire une aussi étrange et étonnante supposition, on parle de la fortune personnelle de sir Hugh Allan, de son crédit, de ses relations d'affaires, de sa flotte de splendides steamers. On se laisse emporter par l'enthousiasme et, se berçant de vaines espérances, on se dit que le millionnaire montréalais était de taille à renverser tous les obstacles, et à jeter, comme par enchantement, une ligne de chemin de fer traversant les 485 milles au moins qui séparent Ottawa du Sault Sainte-Marie.

Je suis tout à fait incapable de partager d'aussi puérides illusions. Dans l'étude de la question que je suis à discuter, j'ai tenu grand compte des enseignements d'un passé encore récent, et dont le souvenir est resté gravé dans ma mémoire. Pour favoriser sûrement les intérêts présents et futurs d'un peuple, il faut ne pas oublier son histoire, l'expérience qui en découle, les avertissements qui s'en dégagent.

Sir Hugh Allan s'est déjà occupé activement de chemins de fer dans notre pays. A-t-il obtenu des succès qui nous autorisent à croire qu'il pourrait opérer le prodige dont quelques-uns le croient capable ? Bien au contraire, et c'est en m'appuyant surtout sur des arguments que me fournit son intervention dans deux projets de chemins de fer, que je me suis profondément convaincu qu'il est chimérique de supposer qu'il pouvait construire l'embranchement du Sault Ste-Marie dans les conditions qu'il offrait de le faire. Il y a quelques années, sir Hugh Allan était le président de la compagnie du chemin de fer de colonisation du nord de Montréal. Alors comme aujourd'hui, il était millionnaire, il avait un immense crédit, des relations d'affaires très-étendues, une magnifique flotte de steamers, l'orgueil de notre pays et la gloire de notre navigation. La compagnie de chemin de fer dont il était le président, avait entrepris de construire une ligne de cent vingt milles de longueur, aboutissant à deux grandes villes, Montréal et Ottawa, et traversant un district populeux et riche. Pour l'aider dans sa tâche, pourtant peu extraordinaire, elle avait un million de piastres de subvention de la cité de Montréal, un autre million de piastres du gouvernement de la province, du comté d'Ottawa, et de diverses municipalités, et une concession de terres de plus de 1,250,000 acres. Ayant à leur disposition ces ressources, représentant une somme totale de plus de \$3,000,000,

sir Hugh Allan, avec toute son énergie et son prestige de financier, et ses associés, avec toute leur activité et leur expérience des affaires, n'ont cependant point pu construire les cent vingt milles de chemin qu'ils avaient entrepris entre Montréal et Ottawa. Ils ont dû remettre au gouvernement le soin de compléter la tâche qui était manifestement au-dessus de leurs forces.

La compagnie qui s'était chargée des travaux du chemin de fer du nord entre Québec et Montréal, était composée d'hommes d'affaires d'une grande expérience, dont plusieurs possédaient des capitaux assez considérables. Elle avait, comme subventions, le million de piastres de la cité de Québec, un million et quart du gouvernement, cent mille piastres de la ville de Trois-Rivières, et une concession de 1,750,000 acres de terre. Avec toutes ces ressources pour base de ses opérations financières, elle a pourtant été incapable de construire son chemin d'une longueur d'à peu près 160 milles.

En présence de ces deux insuccès, qui ont obligé la province à prendre le fardeau de la construction du chemin de Québec à Ottawa, on nous dira sérieusement que sir Hugh Allan, ou toute autre personne, pourrait construire les 485 milles de la ligne du Sault Ste-Marie sans un sou de subvention du gouvernement fédéral, qui n'aiderait certainement point une compagnie rivale de celle du Pacifique ; sans un sou de subvention du gouvernement de la province de Québec, auquel assurément on ne proposerait pas de donner de l'argent à une compagnie de chemin de fer dans la province voisine à l'ouest ; sans un sou de subvention du gouvernement d'Ontario, qui est autorisé par la Législature provinciale à donner \$8,000 le mille à une compagnie qui reliera le Sault Ste-Marie aux chemins de fer allant de Toronto au nord ; sans un sous de subvention municipale, parce que les municipalités entre Ottawa et le Sault Ste-Marie n'auront pas besoin d'une seconde ligne, ayant celle de la compagnie du Pacifique sans contribuer une piastre à l'exécution des travaux. Plus on le prétendra, plus je répèterai : ces espérances sont vaines, ces illusions sont inconcevables.

Mais supposons un instant que sir Hugh Allan eût pu trouver les vingt-deux millions de piastres nécessaires pour les immenses et difficiles travaux de la ligne du Sault Ste-Marie, quelle aurait été, une fois la ligne construite, la position de sa compagnie relativement au commerce du Nord-Ouest américain et à celui du Nord-Ouest canadien. Voilà certes deux points de la plus haute importance sur lesquels le gouvernement et cette honorable Chambre ne peuvent pas permettre qu'il existe le moindre équivoque, la plus légère incertitude, l'ombre d'un doute.

Je n'exagère certainement pas en disant que le syndicat Allan n'aurait pas pu construire la ligne du Sault Ste-Marie en moins de cinq années. Il est facile de se faire une idée du temps qu'il aurait fallu consacrer à l'organisation et aux opérations financières, choses qui auraient empêché la rapide exécution des travaux.

Pendant que le syndicat Allan aurait été aux prises avec les difficultés de sa tâche—en supposant, par impossible, qu'il les eût surmontées.—la compagnie du chemin de fer du Pacifique aurait poussé avec vigueur les travaux de son embranchement du Sault Sainte-Marie, réduit, comme je l'ai lu dans la lettre de M. Drinkwater, à une longueur d'une soixantaine de milles. Elle les aurait terminés,—comme elle les terminera très-probablement,—dans le cours de l'année prochaine, c'est-à-dire quatre ans au moins avant le syndicat Allan. La première rendue au Sault Sainte-Marie, n'est-il pas évident que la compagnie du Pacifique se serait assuré les raccordements les plus avantageux avec les lignes du Nord-Ouest américain, Dévancé d'au moins quatre années, dans une lutte, déjà inégale pour lui, le syndicat Allan, sa ligne une fois construite, mais bien tard, jusqu'au Sault Sainte-Marie, aurait constaté que le trafic du Nord-Ouest américain avait déjà pris un cours extrêmement difficile à faire dévier. Il aurait trouvé la compagnie du Pacifique ayant eu plusieurs années pour nouer des relations de trafic durables et avantageuses avec les chemins de fer des régions à l'ouest du Sault Sainte-Marie. Ecrasé par la concurrence de la compagnie du Pacifique au nord, le syndicat Allan aurait eu encore à lutter contre celle du chemin d'Ontario et de la jonction du Pacifique, qui aurait atteint le Sault Sainte-Marie bien avant lui, pour attirer à Toronto une partie du commerce du Nord-Ouest américain.

On nous parle du raccordement que le syndicat Allan aurait fait avec les lignes américaines. A ce sujet, il est très-important de lire une phrase de la lettre que sir Hugh Allan et M. S. Rivard adressaient à l'honorable premier ministre, en date du 21 février 1882, en réponse à une question que ce dernier leur avait posée, la veille, concernant leurs intentions sur le raccordement du chemin de fer du nord avec les chemins de fer de l'ouest. Voici cette phrase :

“ Nous pouvons ajouter que dans le but de préparer ce résultat, l'un de nous est entré en correspondance avec les capitalistes grandement intéressés dans certains chemins de fer de l'ouest, et il a reçu l'assurance que ces messieurs viendraient nous rencontrer au Sault Ste-Marie avec une voie ferrée aussitôt que nous pourrions nous y rendre nous-mêmes.



Certes, voilà qui est bien vague pour une aussi grande affaire. Sir Hugh Allan dit à l'honorable premier ministre que des capitalistes intéressés dans certains chemins de fer de l'ouest, ont assuré à l'un de ses associés qu'ils viendraient rencontrer son syndicat au Sault Ste-Marie, aussitôt que ce dernier pourrait s'y rendre lui-même. Ce prétendu raccordement, dont sir Hugh Allan faisait parade, était donc conditionnel à la possibilité pour le syndicat de se rendre lui-même au Sault Ste-Marie. Et comme il est de toute évidence que sir Hugh Allan aurait été incapable de construire les 485 milles de chemin entre Ottawa et le Sault Ste-Marie, le raccordement n'aurait pas eu lieu.

Je suis étonné de voir avec quelle aisance on parle de ce raccordement avec les lignes américaines de l'ouest. Mais l'honorable chef de l'opposition, l'honorable député de Québec est, et tous ceux qui ont des préférences injustifiables pour l'offre du syndicat Allan, doivent savoir que ces lignes américaines dont parle sir Hugh sans les nommer, ne sont qu'à l'état de projet. Aucune grande ligne américaine n'a aujourd'hui son terminus au Sault Ste-Marie. De sorte qu'avant d'obtenir le raccordement proposé, il fallait non-seulement compter avec les immenses et insurmontables difficultés financières et autres, de la construction des 485 milles de la ligne d'Ottawa au Sault, mais aussi avec celles de la construction de ces lignes américaines, dont les compagnies n'auraient certainement pas commencé les travaux avant d'avoir l'assurance que, de son côté, le syndicat Allan eût été en mesure de faire les siens.

J'ai étudié avec soin la carte du Nord-Ouest américain, et j'ai suivi avec intérêt le développement des voies ferrées dans ces contrées. Mes observations ont eu pour résultat de me convaincre que le Sault Ste-Marie sera surtout le terminus de deux grandes lignes américaines : le *Northern Pacific*, et une ligne entre St-Paul et le Sault. Le *Northern Pacific* prolongera son chemin de Duluth au Sault Ste-Marie sur la rive sud du lac Supérieur. Il est à espérer qu'avant peu d'années un chemin sera construit entre St-Paul de Minnesota et le Sault, dirigeant à Montréal et à Québec, le trafic qui se concentre à St-Paul pour l'exportation en Europe.

Si cette ligne entre le Sault Sainte-Marie et St-Paul est construite prochainement, il est très-probable qu'elle le sera indirectement par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. On sait que plusieurs des plus riches capitalistes de la compagnie du Pacifique sont propriétaires de la ligne de St-Paul, Minneapolis et Manitoba. Ce chemin a de nombreux embranchements et fait un trafic qui augmente énormément tous les ans. Il sera dans l'intérêt de cette ligne de s'ou-

vrir un débouché jusqu'au St-Laurent par la construction d'une voie entre St-Paul et le Sault. Mais ce qui est presque certain, c'est que ce chemin de St-Paul au Sault sera, et cela heureusement pour le Canada et pour notre province, contrôlé par les capitalistes de notre compagnie du Pacifique. La conséquence inévitable aurait été que tout raccourci de cette ligne avec celle du syndicat Allan serait devenu impossible.

Il reste le *Northern Pacific*. On me dira que cette compagnie aurait été enchantée de la construction d'une ligne d'Ottawa au Sault Sainte-Marie par le syndicat Allan. Je le conçois, mais pourquoi l'eut-elle été ? Evidemment pour avoir une compagnie se disputant son trafic au Sault Sainte-Marie contre l'embranchement de la compagnie canadienne du Pacifique. Deux lignes rivales luttant au Sault pour le trafic auraient bien été à l'avantage du *Northern Pacific*, mais le syndicat Allan y eut-il trouvé son affaire ? Voilà ce qui est plus que douteux. Examinons bien ce point, il est très-sérieux. En premier lieu, la compagnie du Pacifique, comme je l'ai déjà prouvé, serait rendue au Sault au moins quatre ans avant le syndicat Allan. Les premiers entrés dans l'arène sont les plus sûrs de la victoire. Et laquelle des deux, de la compagnie du Pacifique, ou de celle de Sir Hugh Allan, aurait pu offrir les conditions les plus avantageuses au *Northern Pacific* pour l'échange du trafic. Evidemment le syndicat Allan, obéré par des opérations financières peut-être ruineuses, pour les 485 milles de son chemin à l'ouest d'Ottawa, n'aurait point pu tenir devant la puissante corporation du Pacifique qui, pour lui disputer le trafic du *Northern Pacific* et du Nord-Ouest américain, n'aurait eu à construire qu'un embranchement d'environ 60 milles, entre un point de sa ligne principale et le Sault Sainte-Marie. On connaît jusqu'à quel point les grandes compagnies de chemins de fer poussent la guerre des tarifs, quand elles s'attachent à triompher de la concurrence.

On se dit peut-être que le *Northern Pacific* est l'ennemi du chemin de fer du Pacifique canadien, et que pour se venger de la compagnie qui lui enlève tout espoir d'obtenir une part du trafic du Nord-Ouest canadien, il eut de préférence favorisé le syndicat Allan. Vaine et trompeuse illusion. Les corporations, les grands intérêts, ne sont point guidés par le sentiment. Que le *Northern Pacific* voit d'un œil jaloux la construction de notre chemin du Pacifique en entier sur le territoire canadien, en passant au nord du lac Supérieur, cela se conçoit facilement. Mais, comme tous les intérêts de ce monde, il se soumettra au fait accompli, et nous pouvons être sûrs qu'il ne refuserait pas les avan-

tages que la compagnie canadienne du Pacifique lui offrirait au Sault Sainte-Marie pour l'échange du trafic, pour la ridicule satisfaction de lui manifester son hostilité en favorisant, à son propre détriment, le syndicat Allan.

C'est à ce syndicat Allan, faisant la proposition téméraire de construire 485 milles de chemin de fer au coût d'au moins \$22,000,000, sans subventions gouvernementales ou municipales, sans ressources extraordinaires, incapable d'accomplir la tâche dont il n'avait pas mesuré toute l'étendue, incertain des raccordements essentiels avec les lignes américaines pour le trafic du Nord-Ouest américain, voué d'avance à une concurrence ruineuse de la part de puissantes compagnies libéralement subventionnées, c'est à ce syndicat, dis-je, que l'on voudrait vendre notre chemin de fer provincial ! Non, non, nous ne devons pas, nous ne pouvons pas commettre une faute aussi inconcevable que le peuple nous reprocherait amèrement avant très peu d'années. Cependant, je n'ai pas encore tout dit contre l'offre du syndicat Allan. Il me reste à donner à cette honorable Chambre ce que je considère comme l'argument le plus fort, comme l'argument décisif, contre la proposition de ce syndicat.

Je crois avoir démontré que le syndicat Allan n'offrait aucune garantie qu'il pourrait obtenir du trafic du Nord-Ouest américain pour notre chemin de fer du nord.

Quant au trafic du Nord-Ouest canadien, il n'aurait point pu en avoir pour une seule piastre annuellement.

A-t-on sérieusement réfléchi à la position que l'on aurait faite à notre chemin de fer provincial en le vendant au syndicat Allan, relativement au trafic du Nord-Ouest canadien, précisément celui qu'il importe le plus de lui assurer ? Encore une fois, il ne peut y avoir de doute que la compagnie du Pacifique se fût donné accès au St-Laurent, à Montréal, par une ligne indépendante du chemin du nord, et passant sur le territoire de la province d'Ontario, au sud-ouest de la rivière Ottawa. Mais rendu au Sault Sainte-Marie,—en supposant toujours, par impossible, qu'il eût pu y prolonger sa ligne—le syndicat Allan n'aurait pu y obtenir pour une seule piastre du trafic du nord-ouest canadien. Et pourquoi ? Pour la raison bien simple que, pour le plus grand intérêt public du Canada, notre chemin de fer du Pacifique est protégé, par son contrat devenu la loi du pays, contre toute concurrence de la part de compagnies au sud du lac Supérieur. Pour s'en convaincre, on n'a qu'à lire la quinzième clause du contrat fait avec le syndicat du Pacifique, et adopté l'année dernière par le parlement fédéral à d'immenses

majorités dans les deux Chambres. Elle est rédigée dans les termes suivants :

“ Pendant l'espace de vingt ans, à compter de la date des présentes, le parlement du Canada ne devra autoriser la construction d'aucune ligne de chemin de fer au sud de celle du Pacifique canadien partant d'aucun endroit sur ou près le chemin de fer du Pacifique canadien, excepté de quelque ligne qui courrait au sud-ouest ou à l'ouest du sud-ouest, ni en deça de quinze milles de la latitude 49. Et s'il était établi quelque nouvelle province dans les territoires du nord-ouest, des dispositions seront prises pour la continuation de cette prohibition après tel établissement jusqu'à l'expiration de la dite période. ”

Le gouvernement du Canada et le parlement fédéral ont rendu un très-grand service à la confédération, le premier, en insérant cette clause quinzisième au contrat du Pacifique, le second en l'approuvant. Le but de la clause dont je viens de donner lecture est évident. C'est d'empêcher que le trafic du nord-ouest soit attiré sur les lignes américaines et aux ports de mer des Etats-Unis, au détriment du commerce canadien et des ports de mer canadiens. Les adversaires du ministère fédéral ont injustement crié au monopole de la compagnie du Pacifique à propos de la clause quinzisième du contrat.

Ceux qui administrent, avec un si brillant succès, les affaires générales du pays à Ottawa, n'ont pas oublié de protéger le public contre toute possibilité d'exigences outrées de la part du syndicat du Pacifique. Si, d'un côté, ils empêchaient la concurrence des lignes américaines au sud du lac Supérieur, de l'autre, ils garantissaient le public contre tout danger de tarifs trop élevés pour les transports sur le chemin du Pacifique, par la clause vingtième de la loi constituant la compagnie, qui donne au gouverneur en conseil le pouvoir de réduire les taux de péage, de manière à ne leur faire produire qu'un profit net de dix pour cent sur le capital souscrit dépensé par la compagnie pour les travaux de sa ligne. Le gouvernement fédéral mettait tant de sollicitude à protéger le public, qu'il réduisait à dix pour cent les profits nets possibles des actionnaires de la compagnie du Pacifique, tandis que, en vertu de la loi générale des chemins de fer du Canada de 1879, le gouverneur en conseil peut autoriser, pour toutes les autres compagnies de chemins de fer du pays, des taux de péages rapportant des profits nets de quinze pour cent à leurs actionnaires.

Le gouvernement fédéral, fidèle à la grande mission qu'il remplit conformément aux vœux populaires, a, heureusement pour le pays, introduit dans la législation relative à la construction du chemin de fer

du Pacifique par une compagnie, le fécond principe de la politique nationale qui a triomphé avec tant d'éclat, après une si longue discussion, le 17 septembre 1878. La politique nationale, dans sa plus large acception, ce n'est pas seulement le développement des industries manufacturières et agricoles, mais c'est aussi la protection des intérêts commerciaux du pays, la protection de l'industrie des transports, la protection de tous les éléments de l'activité qui accomplit le progrès intellectuel, moral et matériel du peuple. C'était pour appliquer cette haute conception politique que le ministère fédéral a demandé au parlement canadien de décréter qu'il n'y aurait pas, pendant vingt ans, de concurrence possible à notre chemin du Pacifique par les compagnies américaines au sud du lac Supérieur.

Lorsque la législation fédérale, si sage, si prévoyante, si nationale, nous assure, si nous savons seulement en profiter, que tout le trafic du Nord-Ouest canadien se déversera sur notre chemin de fer provincial en lui arrivant par le chemin du Pacifique au nord du lac Supérieur, nous irions commettre l'immense, l'irréparable faute, de perdre ces avantages, pour mettre, par l'acceptation de l'offre de Sir Hugh Allan, le chemin du nord dans une position d'hostilité à la compagnie du Pacifique, que la loi protégerait avec raison contre lui, s'il était prolongé jusqu'au Sault Ste-Marie. Ce n'est pas possible. Une semblable politique serait le renversement complet de toutes nos aspirations depuis le premier jour où il a été sérieusement question d'un chemin de fer canadien du Pacifique, la ruine complète des espérances qui nous ont soutenus dans le persévérant effort que nous avons fait pour construire notre grande ligne provinciale. Cette faute, dont une minute de réflexion fait voir tous les périls qui pourraient en découler, le gouvernement ne l'a pas commise, et j'ai assez de confiance dans l'intelligence et le patriotisme des deux Chambres de cette Législature, pour être convaincu qu'elles lui en témoigneront toute leur reconnaissance au nom du peuple qui les en félicitera.

Mais on me dira peut-être qu'en vertu d'une loi de 1880, amendant les lois constituant la compagnie du chemin de fer Canada central, le chemin du nord a des droits acquis pour des arrangements de trafic sur la ligne qui était autrefois la propriété de la compagnie du Canada central, ligne qui a été achetée par la compagnie du Pacifique. On en conclura, bien à tort assurément, que le syndicat Allan n'aurait pas été dans l'obligation de construire un chemin sur tout le parcours entre Ottawa et le Sault Sainte-Marie, parce que la compagnie du Pacifique n'aurait point pu lui refuser des arrangements de trafic sur la ligne

qu'elle a achetée de la compagnie du Canada central en assumant les obligations de cette dernière. A cet argument que je prévois, je réponds que la compagnie du Pacifique, bien que tenue à accorder des arrangements de trafic sur la ligne d'Ottawa au lac Nipissingue, a le droit de les refuser sur son chemin à l'ouest de la station Callander. Je réponds de plus que la compagnie du Pacifique construit sa ligne du Sault-Sainte-Marie en vertu de la quatrième clause de son contrat avec le gouvernement fédéral, ratifié, pour le plus grand bien de tout le pays, par le parlement du Canada, qui l'autorise à construire tous les embranchements qu'elle voudra " entre tout point ou tous points sur le parcours de la ligne-mère et tout endroit ou tous endroits dans les limites du territoire de la Puissance."

La compagnie du Pacifique n'aurait pas été obligée d'accorder des arrangements de trafic au syndicat Allan pour son embranchement du Sault Sainte-Marie. Il est donc de toute évidence que le droit du chemin du nord a des arrangements de trafic sur la partie du chemin du Pacifique, autrefois la propriété de la compagnie du Canada central, est vain et illusoire. Il est également de toute évidence que le syndicat Allan n'aurait eu d'autre alternative, pour se mettre en position de lutter, bien qu'avec les grands désavantages que j'ai fait ressortir, pour obtenir une partie du trafic du Nord-Ouest américain, que celle de construire comme prolongement du chemin de fer du nord, une ligne indépendante sur tout le parcours des 485 milles entre Ottawa et le Sault Sainte-Marie. Les membres de ce syndicat l'avaient si bien compris, que dans leur lettre à l'honorable premier ministre, en date du 21 février 1882 sir Hugh Allan et M. S. Rivard, disaient que leur but "*en soumissionnant pour la location du chemin de fer était d'établir une COMMUNICATION DIRECTE ET INDÉPENDANTE ENTRE MONTRÉAL ET L'OUEST.*"

Je persiste à affirmer que la construction de cette ligne de près de cinq cents milles de longueur, devant coûter au moins vingt-deux millions de piastres, peut-être vingt-cinq et plus, à cause de l'imprévu immense de ces travaux, était une tâche au-dessus des forces et des ressources du syndicat Allan. Quelques-uns des honorables membres de cette Chambre sont-ils encore sous l'impression que, par le prestige de sa haute position financière, par sa fortune personnelle et son expérience, sir Hugh Allan pouvait accomplir l'œuvre que je crois irréalisable dans les circonstances. Alors qu'ils me permettent de leur rappeler que le même sir Hugh Allan a eu, en vertu d'une loi du parlement fédéral et d'un contrat, une subvention de \$30,000,000 et une concession de 50,000,000 d'acres de terre pour construire le chemin du Paci-

fique, et que, cependant, il n'a point réussi dans son entreprise. Comment supposer un instant qu'il serait plus heureux dans l'exécution des travaux d'une ligne d'Ottawa au Sault Sainte-Marie, pour lesquels il ne recevrait pas une piastre de subvention ni la concession d'un seul acre de terre ?

Louer le chemin du nord au syndicat Allan qui aurait eu le droit de l'acheter, c'était grandement s'exposer à voir bientôt cette compagnie remettre le chemin au gouvernement, en déclarant à ce dernier qu'elle était incapable de faire les raccordements d'une impérieuse nécessité avec les lignes américaines, et que, par conséquent, elle n'avait que faire d'un chemin réduit à la seule exploitation du trafic local, ne lui rapportant pas assez pour payer le montant du loyer annuel. C'était un risque et un danger imminents que le ministère, dans sa profonde sollicitude pour le bien public, ne pouvait pas courir. La province lui en doit de la gratitude.

Si j'ai parlé de l'impossibilité pour le syndicat Allan de contruire la ligne du Sault Ste-Marie, c'est parce que l'honorable chef de l'opposition et l'honorable député de Québec ont prétendu que l'offre de sir Hugh Allan aurait dû être acceptée. Je ne m'attaque ni à sir Hugh ni aux autres membres de son syndicat, pour le vain plaisir de diminuer la confiance qu'inspirent leur habileté et leur longue expérience des affaires. Les objections de premier ordre que j'ai soulevées contre leur proposition d'affermage et d'achat du chemin du nord, s'appliquent avec autant de force à tout syndicat qui n'aurait point assuré à la province de Québec que notre ligne provinciale aurait été virtuellement le prolongement du chemin du Pacifique jusqu'à Montréal et Québec.

A tous les points de vue, il est donc dans l'intérêt de la province que le trafic du chemin du Pacifique se rende au fleuve St-Laurent par le chemin du nord. C'est la grande et capitale raison pour laquelle je suis profondément convaincu qu'il est de mon devoir d'approuver la vente de notre chemin provincial, aux conditions avantageuses obtenues par le ministère et que nous sommes appelés à ratifier.

Je me suis attaché, dans les remarques que je viens d'avoir l'honneur d'adresser à cette Chambre, à discuter la grande mesure d'intérêt public qui nous occupe, au point de vue des intérêts généraux du Canada, que nous ne pouvons pas oublier dans l'appréciation d'une affaire aussi sérieuse, et surtout à celui des intérêts de notre province, que nous sommes particulièrement obligés de protéger et de promouvoir. Je veux maintenant la considérer au point de vue de la cité de Québec et du district voisin.

J'ai déjà dit, et je le répète, que comme le gouvernement, j'aurais préféré la vente du chemin du nord en entier à la compagnie du Pacifique. Nous connaissons les raisons qui ont empêché le ministère de faire cette transaction. Mais, la partie est du chemin provincial n'étant pas vendue à la compagnie du Pacifique, les nécessités financières du gouvernement restent aussi impérieuses, les difficultés de l'exploitation du chemin par l'Etat sont toujours aussi graves. La politique du cabinet, dans ces circonstances, est de vendre la partie est du chemin à un syndicat auquel il transmet les droits qu'il a obtenus de la compagnie du Pacifique pour l'échange du trafic. J'approuve cette politique, qui est incontestablement très-favorable à la province.

Quant à la cité de Québec, quelle est la différence entre une vente du chemin en entier à la compagnie du Pacifique, et la vente en deux parties comme elle sera faite, si cette Législature l'approuve? Je n'en vois pas de sérieuse qui puisse nous justifier, nous qui représentons plus particulièrement le district de Québec, de nous opposer à la ratification des contrats conditionnels que le gouvernement a faits.

On a beaucoup écrit dans la presse, on a beaucoup parlé dans cette Chambre au sujet du terminus du chemin du Pacifique. Il importe de bien s'entendre sur cette question. Bien des personnes sont évidemment sous une fausse impression sur ce point. Je fais une distinction à propos du terminus du chemin du Pacifique. Quand même la compagnie du Pacifique eut consenti à acheter tout le chemin du nord, la cité de Québec n'aurait point pu espérer avoir les grands ateliers et les quartiers généraux de la compagnie, qui auraient été localisés à Montréal, comme ils le seront après la vente de la partie ouest. Le siège principal des affaires de la compagnie du Pacifique est établi dans la cité de Montréal par la loi du parlement canadien qui la constitue.

Nous avons aux portes mêmes de Québec une preuve frappante que les citoyens de cette ville ne pouvaient pas s'attendre à ce que les grands ateliers et les bureaux principaux de la compagnie du Pacifique fussent établis ici, si elle avait acheté le chemin du nord en entier. Le Grand Tronc a bien son terminus de l'est au Canada à Lévis. Est-ce que les immenses ateliers et les quartiers généraux de cette puissante compagnie n'ont pas toujours été établis à Montréal? Pourquoi? Parce que cette ville est le centre naturel de ses opérations, de ses affaires. Il en aurait été, il en est de même pour la compagnie du Pacifique. C'est tellement le cas, qu'à sa demande, sans doute, le parlement canadien décrétait, l'année dernière, que le siège principal des affaires de la compagnie



serait à Montréal, bien que le point terminal proprement dit de son chemin fût alors fixé à la station Callander, près du lac Nipissingue.

Si je considère la question du terminus au point de vue du trafic du chemin, je suis parfaitement d'opinion que la tâche d'attirer le commerce dans cette ville revient aux citoyens de Québec, et non à la compagnie du Pacifique. Que nos hommes d'affaires établissent des relations commerciales avec le Nord-Ouest canadien, avec le Nord-Ouest américain, et la compagnie du Pacifique ne demandera pas mieux que d'expédier jusqu'à Québec tout le trafic qu'ils pourront lui donner. Qu'ils achètent des millions de minots de blé à Winnipeg et à St-Paul, et la compagnie du Pacifique, quand elle aura complété tous ses raccordements, sera enchantée de transporter ce blé dans ses chars jusque sur la magnifique jetée construite à l'embouchure de la rivière St-Charles, où ils seront placés dans les steamers océaniques pour être exportés en Europe. Les voies de communication, les grandes lignes de chemin de fer, ne suffisent pas seules à faire la prospérité d'une ville, quelque avantageuse que soit sa position géographique. Il faut aussi l'énergie, l'activité, l'esprit d'entreprise de ceux qui dirigent son mouvement commercial. Cette énergie, cette activité, cet esprit d'entreprise, j'ai pleine confiance que nous les trouverons, et à un haut degré, chez les citoyens de cette cité. Je n'en veux d'autre preuve que celle que nous donnent les hommes courageux qui ont voulu, pour le plus grand bien de Québec, faire partie du syndicat qui achète la partie est du chemin de fer du nord.

N'avons-nous pas, à l'appui de mon argument, l'expérience de ce qui s'est passé dans la jeune et florissante ville voisine. Le Grand-Tronc a bien, comme je l'ai déjà dit, son terminus de l'est à Lévis, au Canada. Cependant, cette compagnie n'en a pas moins expédié de Montréal en Europe la plus grande partie de son trafic de l'ouest. Et pourquoi? Uniquement parce que le commerce qu'elle desservait était fait par les citoyens de Montréal. Si les citoyens de Lévis et de Québec s'étaient engagés dans le commerce de l'exportation des céréales de la région de l'ouest dont Chicago est le centre, le Grand-Tronc eut sans aucun doute mis le plus grand empressement à rendre leur trafic à Lévis, pour l'excellente raison que la compagnie aurait tout intérêt à exploiter le plus avantageusement possible la partie de son chemin entre Montréal et Lévis.

L'un des principaux avantages que la politique ministérielle au sujet de la vente du chemin du nord assure à la cité de Québec et à la ville de Lévis, c'est celui de la construction de l'embranchement St-Charles

et de bateaux-passeurs pour l'échange du trafic entre le chemin provincial et la ligne de l'Intercolonial, en hiver comme en été. Voilà certes un grand progrès pour notre cité, pour la ville voisine au sud du fleuve, pour tout le vaste et populeux district de Québec. Le gouvernement fédéral, comprenant toute l'importance nationale de la consolidation, pour les fins du trafic, de l'immense voie ferrée intercontinentale de l'Atlantique au Pacifique, contribue le plus libéralement possible à ce progrès en demandant au parlement canadien de l'autoriser à dépenser, dans le cours de l'exercice de 1882-83, la somme de \$536,000 pour les travaux de l'embranchement St-Charles et pour les bateaux-passeurs.

Les honorables membres de cette Chambre qui ont parlé contre les contrats que le gouvernement nous demande de ratifier, ont exprimé l'opinion que le chemin de fer provincial n'est pas vendu assez cher. On a dit dans cette enceinte, et on a écrit dans la presse, que par les transactions faites par le ministère la province subit une perte très-considérable. Je ne puis pas partager cette manière de voir.

Le chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental a coûté au trésor provincial la somme totale de \$12,615,426.99. On a beau faire tous les calculs plus ou moins fantaisistes que l'on voudra, il est certain, indéniable, incontestable, que, par les contrats soumis à l'approbation de cette honorable Chambre, la province va réaliser par la vente du chemin et de tout ce qui en dépend le montant de \$8,100,000, y compris les \$500,000 que le syndicat de la partie est paiera pour les débentures de la cité de Québec que le gouvernement lui remettra, et pour le transport qui lui sera fait des droits du gouvernement contre la corporation de Québec. La province recevra de plus la somme de \$50,000 que la corporation de Montréal lui doit pour sa contribution aux frais de la construction du magnifique pont de Hull. Ainsi c'est un total de \$8,150,000. Pour établir le montant de la contribution de la province à l'œuvre nationale du chemin du nord, nous n'avons qu'à faire la simple soustraction suivante :

Coût de la construction du chemin de fer Québec,

Montréal, Ottawa et Occidental,—statistique officielle

exacte..... \$12,615,426.99

Montant réalisé par la province par la vente du chemin. 8,150,000.00

---

Différence..... \$4,465,426.99

Ces \$4,465,426.99 sont la contribution provinciale aux frais de la construction du chemin.

La province, je le répète, réalise \$8,150,000 par la vente, c'est-à-dire

65 pour cent du coût du chemin, moins une très légère fraction. Je le demande en toute sincérité, quelle est la compagnie de chemin de fer dans toute la confédération canadienne qui pourrait réaliser plus de 65 pour cent du coût entier de sa ligne, avec toutes les garanties de paiement qui entourent les transactions faites par le ministère? Il serait bien difficile d'en citer une seule.

Mais en vertu des contrats, les acheteurs du chemin sont obligés de faire ou de payer le coût des travaux d'une nécessité urgente au montant de \$1,098,000 suivant les évaluations des ingénieurs, évaluations qui sont toujours excédées, parce qu'il y a inévitablement un imprévu immense dans ces travaux. Si le chemin n'était pas vendu, le gouvernement serait obligé de faire les travaux immédiatement nécessaires, ce qui, en calculant d'après les évaluations, porterait le coût total de la ligne, payé par la province, à \$13,713,426.99. La province vend son chemin pour \$8,150,000, plus l'obligation, pour les acheteurs, de faire ou de payer des travaux qui, au plus bas, vont absorber \$1,098,000. Comparé au coût total du chemin de \$13,713,426.99, le prix de vente est donc réellement de \$9,248,000, ou 67½ pour cent, à une minime fraction près, des déboursés encourus et nécessairement à encourir par le trésor provincial.

Je suis formellement d'opinion, qu'en dehors même des avantages immenses et inappréciables que la politique ministérielle assure à notre province, en faisant du chemin du nord le prolongement des grandes lignes qui lui fourniront le trafic de Winnipeg, de S-Paul et de Chicago, les trois centres du commerce de l'ouest, encore à ses premiers développements, le gouvernement a fait une magnifique opération financière par les contrats qu'il nous demande de ratifier dans l'intérêt public.

Les \$4,465,426.99 d'écart entre le prix de vente et celui du coût du chemin seront la subvention provinciale aux compagnies qui se chargent d'exploiter la ligne. Répètera-t-on que la subvention est trop élevée? Alors je rappellerai à ceux qui soutiendront cette prétention, qu'avant d'autoriser la construction du chemin du nord, de Québec à Aylmer, comme entreprise du gouvernement, la législature de Québec avait subventionné les compagnies des chemins du nord et de colonisation du nord de Montréal au montant de \$2,000,000, et leur avait fait une concession de 2,727,000 acres des plus belles terres de notre domaine public. Les terres valaient au moins une piastre de l'acre, de sorte que le gouvernement était engagé, par la volonté de la Législature, à contribuer aux frais de construction du chemin du nord au montant réel de près de \$5,000,000. Le peuple donna son entière approbation à cette

politique sage, prévoyante et énergique, lors des élections générales qui eurent lieu en juin 1875. Personne ne songea à reprocher sérieusement au ministère et à la députation dont le corps électoral était appelé à juger la conduite, d'avoir trop libéralement subventionné les compagnies qui avaient entrepris avec courage de relier Québec, Montréal et Ottawa par une voie ferrée de première classe. Ce que l'on demandait, ce que l'on voulait, c'était le chemin, et l'on ne regrettait pas les cinq millions en argent et en terres donnés avec l'espoir d'en assurer la construction.

Mais il y a plus. Le coût des chemins de Québec à Montréal et de Montréal à Ottawa, y compris les embranchements des Piles et de St-Jérôme, était alors évalué à \$8,800,000. Les cités de Québec et de Montréal et plusieurs municipalités avaient ensemble souscrit \$2,459,000 pour la construction de ces chemins.

Cette somme, ajoutée à la souscription provinciale de \$2,000,000 et à la concession de 2,727,000 acres des terres publiques évaluées à une piastre l'acre, forme un montant de \$7,286,000. La province, les cités de Québec et de Montréal, et diverses municipalités avaient donc jugé la construction du chemin du nord d'une importance telle qu'elles n'avaient pas hésité à subventionner les compagnies au montant de plus de sept millions et quart de piastres, c'est-à-dire 82 4/5 pour cent de l'évaluation totale des frais des travaux de la ligne à cette époque.

La subvention provinciale seule représentait 53 3/4 pour cent du coût alors supposé du chemin. Cette subvention est maintenant réduite à la proportion de 32 1/2 pour cent du capital employé dans l'exécution de cette entreprise nationale. C'est assurément un résultat dont cette honorable Chambre et la province ont lieu d'être pleinement satisfaites, surtout après avoir été exposées aux risques de l'imprévu énorme de la construction et de l'exploitation du chemin, imprévu qui, pour la construction seule, s'élève déjà à plus de quatre millions de piastres, et qui atteindra certainement six millions lorsque tous les travaux seront complètement terminés. Par les contrats que le gouvernement a faits, la province limite sa subvention à la somme qu'elle voulait contribuer aux frais de l'entreprise avant 1875, tandis que les six millions de dépenses de construction, alors imprévues, sont entièrement portés à la charge des compagnies qui acceptent aussi les risques de l'imprévu dans l'exploitation du chemin.

Nous connaissons les causes qui ont obligé le gouvernement à se charger, dans l'automne de 1875, de terminer les travaux du chemin du nord comme entreprise publique de la province. Eh bien, je n'hésite

pas à dire, et même à affirmer, que si, en 1875, l'on eut eu la certitude qu'en reprenant la propriété des 2,727,000 acres de terres concédés aux compagnies, et en élevant à \$4,465,000, ou même à \$5,000,000, la subvention qui leur avait été accordée, le chemin eut été construit, la Législature et l'opinion publique, dont la première aurait été la plus fidèle expression, eussent préféré laisser les compagnies compléter leur tâche, plutôt que d'en charger le gouvernement avec l'imprévu immense qu'elle comportait, et que l'on n'a que trop constaté par l'expérience, puisque, comme l'a prouvé l'honorable premier ministre dans son brillant discours, la semaine dernière, il se chiffre par quatre à cinq millions. Pour un, j'eus certainement été favorable à cette politique qui aurait eu le grand avantage de limiter la responsabilité de la province dans l'exécution des travaux, et de ne pas embarrasser le gouvernement des difficultés incessantes de l'exploitation de la ligne. On décida, en 1875, de terminer le chemin aux frais du trésor provincial, parce que, lors même que l'on eut élevé la subvention à cinq millions de piastres, l'on n'avait pas confiance que les compagnies pussent conduire l'entreprise à bonne fin. Le gouvernement, en ne se chargeant pas lui-même des travaux, se fut exposé à de nouvelles demandes de la part des compagnies, demandes qu'il n'aurait point pu refuser, pour ne pas laisser inachevée une œuvre nationale de la plus haute importance. Dans ces circonstances, il valait mieux trancher énergiquement la question et décider sans délai la construction du chemin du nord par le gouvernement. Aujourd'hui la province doit s'estimer heureuse de ce qu'elle peut revenir à la politique qu'elle aurait tant désiré pouvoir adopter en 1875.

La subvention provinciale en faveur du chemin de fer du nord sera, après la ratification des contrats, de \$4,465,426.99. La longueur de la ligne principale et des embranchements est de 356 milles. La subvention est donc de \$12,543.33 le mille. Ceux qui prétendent qu'elle est exorbitante feraient bien, pour se rassurer, d'étudier les chiffres suivants que je trouve dans le pamphlet contenant la statistique des chemins de fer de la confédération pour l'année 1880-81, tout récemment déposé sur le bureau de la Chambre des communes.

Le gouvernement du Canada a contribué aux frais de construction du chemin de la compagnie du Grand-Tronc au montant de \$15,142,633.33. La ligne principale du Grand-Tronc et ses embranchements ont une longueur totale de 1156. Divisions les \$15,142,633.33 par 1156, et nous constatons que la compagnie du Grand-Tronc a reçu du gouvernement canadien \$13,099.18 pour chaque mille de son chemin. C'est \$55.85 de plus par mille que ce que la province aura donné en subven-

tion pour le chemin du nord. Que l'on ne dise pas que c'est un prêt que le pays a fait au Grand-Tronc, parce que tout le monde sait parfaitement bien que jamais le gouvernement ne retirera un sou de la somme qu'il a accordée à cette compagnie.

A-t-on oublié quelle sera la contribution totale du gouvernement fédéral aux frais de construction du chemin de fer canadien du Pacifique ? Le parlement canadien a autorisé le gouvernement d'Ottawa à donner à la compagnie du Pacifique, pour la ligne principale, l'embranchement de Pembina et le prolongement du Canada central, en argent et en travaux faits, une subvention de \$58,748,258—chiffres que l'on peut lire à la page 41 du pamphlet de la statistique des chemins de fer—et à lui faire une concession de 25,000,000 d'acres des fertiles terres du Nord-Ouest. La valeur réalisable de ces terres en argent par la compagnie est d'au moins une piastre l'acre. Ainsi donc, la compagnie du Pacifique est subventionnée au montant de \$83,748,258. La longueur de la ligne-mère, de la station Callander, près du lac Nipissingue, à Port-Moody, sur la côte du Pacifique, est de 2,629 milles, auxquels il faut ajouter les 86 milles de l'embranchement de Pembina, sur la rive orientale de la Rivière-Rouge. C'est une longueur totale de 2,715 milles. Le montant de la subvention du gouvernement fédéral en faveur de la compagnie du Pacifique, divisé par les chiffres de la longueur totale de la ligne, donne \$30,846 pour chaque mille de chemin, près de deux fois et demie autant que la subvention provinciale de \$12,543.33 pour le chemin de fer du nord.

Les \$4,465,426.99 que la province aura contribué aux frais de construction de la ligne entre Québec, Montréal et Ottawa, ne représenteront que 32½ pour cent du coût des travaux, tels qu'évalués par les ingénieurs. Mais il est certain que ces évaluations resteront bien au-dessous de la réalité. Il y a toujours l'imprévu que l'on ne connaît pas, que l'on ne saurait calculer ; il y a les exigences croissantes du trafic qui se développera. Je suis convaincu que, outre le \$1,098,000 de travaux à faire immédiatement, la compagnie du Pacifique et le syndicat de la partie est, avant que le chemin et ses embranchements ne soient complètement parachevés, avant que toutes les grandes constructions que le trafic nécessitera à Montréal et à Québec ne soient terminées, auront à dépenser, y compris l'imprévu dans les évaluations des ingénieurs, au moins un autre million de piastres. De sorte que l'on peut sans hésitation évaluer le coût total du chemin du nord, lorsque les travaux de construction seront entièrement finis, à \$14,750,000. Pour se donner les avantages incalculables d'un chemin de fer qui aura

coûté cette somme, la province n'aura donné que \$4,465,326.99, ou 30¼ pour cent des frais de construction de la ligne. Personne ne peut sérieusement dire que ce soit trop, lorsque tout le monde sait que la subvention de \$83,748,258 du gouvernement fédéral, en argent, en travaux et en terres, en faveur de la compagnie du Pacifique, s'élèvera certainement à plus de 50 pour cent du coût total de ces gigantesques travaux.

Et certes, le gouvernement fédéral et le parlement canadien n'ont pas trop donné pour assurer la construction et l'exploitation, par une compagnie, d'une immense voie ferrée qui ouvrira à la civilisation de vastes et fertiles régions où, dans l'avenir, une population d'au moins cent millions d'âmes trouvera le travail fécond, le pain de chaque jour, la prospérité, la richesse, la liberté, le bonheur du foyer où règnent l'aisance, l'amour du bien, les saintes vertus domestiques. Quatre-vingt-trois millions de piastres sont peu de chose après tout, lorsqu'ils ont le rôle d'être une des bases sur lesquelles on appuie l'édifice politique du grand empire que nous sommes à fonder dans l'Amérique du Nord, sous l'égide protectrice du glorieux drapeau auquel nous avons juré fidélité, et que nous désirons voir toujours planer sur l'imposante citadelle de Québec, le boulevard de la puissance anglaise sur ce continent.

Les honorables membres de la loyale opposition de Sa Majesté dans cette Chambre, suivant l'exemple de leurs amis à Ottawa, me diront-ils que la contribution du pays aux frais de construction du chemin du Pacifique, telle que le gouvernement conservateur de Sir John A. Macdonald et le parlement qui l'honore de sa confiance l'ont donnée, est trop considérable? J'ouvre le volume des Statuts du Canada de la session de 1874, et je leur prouve par la troisième sous-section du huitième article de la loi "pour pourvoir à la construction du chemin de fer canadien du Pacifique," que le gouvernement de l'honorable M. Mackenzie, l'ex-chef des honorables membres de l'opposition, s'était fait autoriser par le parlement à donner aux entrepreneurs une subvention de \$10,000 par mille, une concession de 20,000 acres de terre par mille, et de plus à payer un intérêt de quatre pour cent, pendant vingt-cinq ans, sur une somme à être stipulée au contrat. En vertu de cette loi, le gouvernement de l'honorable M. Mackenzie a fait un contrat pour l'embranchement de la Baie Georgienne par lequel il s'engageait à payer cet intérêt de quatre pour cent, pendant vingt-cinq ans, sur la somme de \$7,500 par mille. On peut donc prendre ce chiffre pour la moyenne du montant sur lequel le gouvernement du Canada, conformément à la loi de l'honorable M. Mackenzie, aurait eu à payer cet intérêt de quatre

pour cent, pendant un quart de siècle, s'il se fut trouvé des capitalistes pour entreprendre la construction du chemin.

Par la politique du ministère libéral qui a gouverné le pays de 1873 à 1878, l'Etat aurait contribué aux frais de construction du chemin du Pacifique comme suit :

Subvention de \$10,000 par mille pour les 2797 milles de la ligne-mère et des deux embranchements de Pembina et de la Baie Georgienne.....	\$27,970,000
Capital de l'intérêt à 4 pour cent, pendant 25 ans, sur \$7,500 par mille, pour 2797 milles...	20,977,500
Concession de 55,940,100 acres de terre à \$1.00 l'acre.....	55,940,100
Subvention totale.....	\$104,887,600

Assurément, après avoir approuvé, avec toute l'énergie que l'on sait, une loi par laquelle le gouvernement de l'honorable M. Mackenzie était autorisé à donner une subvention de \$104,887,600 pour la construction du chemin du Pacifique, au moins 60 pour cent du coût total des travaux, l'honorable chef de l'opposition, le député de Québec est, et leurs amis politiques dans cette Chambre, ne voudront pas sérieusement soutenir que la subvention provinciale de \$4,465,426.99 en faveur du chemin de fer du Nord est trop élevée. Non, elle ne l'est pas. En la donnant, le gouvernement, la Législature et le peuple de cette province ont rempli un grand devoir pour l'accomplissement duquel les générations futures leurs seront reconnaissantes. On paiera l'intérêt sur le capital de cette subvention en retour des immenses avantages commerciaux que le chemin assurera à notre population, surtout dans les heureuses conditions d'exploitation qui lui seront faites par la ratification des contrats déposés sur le bureau de cette Chambre. La somme qui sera annuellement versée au fonds d'amortissement éteindra graduellement cette dette de quelques millions, réduite de plus de la moitié par la vente du chemin. La deuxième génération qui suivra la présente, qui aura le droit de réclamer le mérite d'avoir accompli l'œuvre nationale du chemin du nord, libérée d'une obligation que nous aurons eu le courage d'encourir, et que nos enfants auront comme nous l'énergie de payer, pourra, tout en profitant de l'impulsion que nous aurons donnée au progrès de la province, et des moyens que nous lui aurons fournis, développer avec de nouveaux succès les inépuisables ressources de notre pays.

Des personnes sans doute bien intentionnées, hostiles, en principe, à



l'exploitation des voies ferrées par l'Etat, nous disent de bonne foi qu'il ne faut pas se hâter de vendre le chemin de fer provincial, que la bonne et sage politique est de temporiser pour attendre des acheteurs qui le paieront plus cher que ceux avec lesquels le gouvernement a fait des contrats. L'honorable député d'Hochelaga, qui approuve la vente de la partie ouest à la compagnie du Pacifique, a surtout insisté sur la nécessité de la temporisation au sujet de la partie est.

La politique de temporisation peut bien avoir d'heureux résultats dans certains cas où, par exemple, un gouvernement croit prudent d'attendre, pour demander l'adoption de grandes mesures d'intérêt public, que l'opinion publique soit suffisamment formée en leur faveur. Mais la temporisation est toujours déplorable lorsqu'elle tourne à une vaine et dangereuse politique d'expédients plus injustifiables les uns que les autres.

Le gouvernement et cette Législature ne doivent pas retarder la vente du chemin du nord pour quatre raisons capitales, qui priment de bien haut toutes les considérations secondaires qui ont été faites dans le cours de ce débat et aussi dans la presse. Il faut vendre la partie ouest parce que nous serions réellement coupables envers la province, que nous représentons dans cette enceinte, si nous l'exposions au danger imminent de la construction d'une ligne rivale au chemin du Nord, entre Ottawa et Montréal, par la compagnie du chemin du Pacifique, rendant impossible tout raccordement avantageux de notre ligne provinciale avec les lignes de l'Ouest.

Il faut vendre tout le chemin, parce que, pour faire honneur à ses obligations, le gouvernement a besoin d'un revenu fixe, permanent, suffisant, ce qu'il n'obtiendra jamais de l'exploitation du chemin à cause des difficultés insurmontables de cette partie du service public qui, de sa nature, n'est pas de son ressort.

Il faut vendre tout le chemin, parce que, si la province en garde la propriété, le gouvernement, pour répondre aux besoins du trafic, et pour parachever complètement la ligne, aura à dépenser encore au moins deux millions de piastres, somme que la gravité de notre situation financière provinciale, lui fait un devoir de ne pas emprunter, pour la bonne raison qu'il ne serait point capable d'en payer l'intérêt ni le fonds d'amortissement.

Le chemin doit être vendu, parce que la province est placée dans l'alternative de choisir entre la taxe directe ou de se dessaisir d'une propriété à des conditions qui lui garantissent une recette annuelle de \$407,500. et comme le peuple ne consentira jamais à l'établissement de la taxe directe tant qu'il y aura d'autres ressources disponibles, le devoir

du cabinet et de cette Chambre est tout tracé et s'explique en quatre mots : vendre le chemin provincial.

J'ai déjà longuement expliqué la raison politique de premier ordre de la vente de la partie ouest à la compagnie du Pacifique ; je n'y revien-drai pas.

Le gouvernement doit rencontrer les obligations de la province. C'est une question d'honneur national, et du plus haut intérêt public. L'exploitation du chemin du nord par l'Etat ne rapportera jamais un revenu net, fixe, régulier, permanent, au trésor. On connaît toutes les causes de fluctuation dans le montant des recettes nettes d'un chemin de fer. L'honorable premier ministre les a très-habilement énumérées dans l'éloquent et brillant discours qu'il a fait la semaine dernière. Elles sont si nombreuses qu'il n'est pas surprenant que, dans la rapidité de sa puissante argumentation, il ait omis d'en mentionner une couple d'une importance considérable. L'honorable chef du gouvernement nous a parlé des difficultés constantes de l'exercice du patronage officiel sur un chemin de fer, difficultés dont il a pu mesurer toute l'étendue par une expérience de plus de deux années d'administration. Il nous a fait voir les détails du chapitre des accidents, malheureusement si fréquents, sur les voies ferrées, qui causent des pertes énormes en un instant. Il y a les incendies, qu'il n'a pas mentionnées, par oubli sans aucun doute. De grandes constructions, de vastes ateliers, sont bâtis pour les exigences des affaires du chemin de fer. Une gare coûte \$200,000. Elle n'est assurée que pour les deux tiers de sa valeur. Elle brûle, et le gouvernement perd du coup \$66,666, une partie considérable du revenu sur lequel comptait le trésorier pour payer l'intérêt annuel de la dette provinciale.

Comment veut-on que l'honorable trésorier calcule un revenu régulier du chemin de fer exploité par le gouvernement ? Le trafic d'une ligne n'est pas fixe ; il subit des variations diverses. Ainsi le gérant général du chemin du nord fera rapport à l'honorable commissaire que, pendant le prochain exercice, il compte sur un montant de recettes brutes d'un million. De son côté, l'honorable trésorier se dit qu'il touchera en revenu net tant pour cent, 70, 72 ou 75, de ces recettes brutes. Quelques mois après, voilà que le pays est affligé d'une mauvaise récolte, d'une crise commerciale. Les affaires languissent, les transactions diminuent, les voyageurs sont moins nombreux, les excursionnistes se font rares ; il y a moins de produits des champs et des manufactures à transporter. Conséquence rigoureuse, il y a un écart de deux, de trois cent mille piastres entre les évaluations du gérant du chemin et les recettes brutes réalisées. Comme il n'est pas possible de réduire les

dépenses d'exploitation d'une voie ferrée en proportion de la diminution soudaine du trafic par des causes générales, les recettes nettes restent bien au-dessous des espérances du trésorier, qui constate qu'une source de revenu va lui faire défaut en grande partie.

Veut-on une information importante au sujet de la fluctuation du revenu net d'un chemin de fer à cause des accidents? Je puis en donner une toute récente à cette honorable Chambre. Il y a peu de jours, à mon siège dans cette salle, j'avais le plaisir de causer avec l'un des plus habiles et des plus énergiques officiers de l'Intercolonial. La conversation tomba naturellement sur les chemins de fer. Comme je m'intéresse vivement à leur prospérité, qui est toujours une preuve certaine de celle du pays, je lui demandai si, comme le faisaient espérer les résultats de l'exploitation de la ligne pendant l'année 1880-81, le trafic de l'Intercolonial augmentait toujours.

Oui, me répondit-il, et beaucoup. Bien que le matériel roulant du chemin ait été considérablement augmenté, il n'est pas encore suffisant pour répondre aux exigences croissantes du trafic.

Alors, lui dis-je, enchanté de cette information, l'honorable ministre des chemins de fer, sir Charles Tupper, pourra, à la prochaine session, annoncer au parlement et au pays la bonne nouvelle qu'il a obtenu un revenu net assez élevé de l'exploitation du chemin. Quelle superbe affaire, dis-je, si, pendant l'exercice en cours, le gouvernement fédéral obtenait seulement un excédent de \$100,000 de recettes sur les dépenses de l'Intercolonial, lorsque ces années dernières, il y a eu des déficits variant d'un demi-million à sept cent mille piastres.

Sans doute, répliqua tout de suite cet officier, mais nous avons eu, sur les parties du chemin dans les provinces maritimes, quelques accidents sérieux qui ont causé des pertes considérables, qui absorberont en tout, ou au moins en très-grande partie, le revenu net que l'on pouvait espérer des opérations du chemin cette année.

Cependant, le chemin de fer Intercolonial est administré avec la plus grande habileté et la plus vigoureuse énergie. On sait ce que sir Charles Tupper et le gouvernement fédéral ont accompli depuis deux ans pour réussir à équilibrer les recettes et les dépenses du chemin en 1880-81. Une perte d'une centaine de mille piastres, c'est peu de chose pour le gouvernement fédéral, qui a les deux plus fécondes sources de revenu, les douanes et l'accise, mais elle serait énorme pour le gouvernement de cette province, dont les revenus sont bien limités et très peu élastiques.

Voilà donc une preuve, de la plus frappante actualité, de l'imprévu qui existe aussi bien dans l'exploitation, que dans la construction d'un

chemin de fer. Est-ce que la même chose ne se rencontre pas dans toutes les opérations commerciales et industrielles, dans les exploitations agricoles. L'honorable premier ministre l'a dit l'autre jour avec la plus grande raison, un gouvernement ne peut pas se faire commerçant, industriel, agriculteur, manufacturier, armateur. Et pourquoi ? Evidemment parce que, administrateur de la fortune publique, des ressources financières de l'Etat des affaires du pays, il ne doit pas courir les risques et les dangers du négoce, des opérations industrielles de l'exploitation agricole, de la navigation. Si le gouvernement ne doit pas dans l'intérêt public, se livrer aux industries commerciale, manufacturière et agricole, pourquoi serait-il plus dans ses attributions de se livrer à l'industrie des transports, soumise, comme les trois autres, à tous les hasards des accidents, de la concurrence, et de la dépression, surtout quand elle est contrainte dans son expansion par la lenteur officielle.

Pourquoi le gouvernement ne pourrait-il pas aussi bien fabriquer du coton, des lainages, des soieries, des instruments aratoires, des chaussures, raffiner du sucre, moudre du blé, récolter des céréales, que de les transporter du lieu de la production aux marchés où ils s'échangent, et où les consommateurs les achètent ? Si un gouvernement peut exposer la fortune publique, dont il est le gardien et le protecteur, aux risques multiples de l'industrie des transports, pourquoi n'aurait-il pas également le droit de se livrer aux dangereuses opérations de la bourse ? Qu'on examine la question à tous les points de vue, et on ne pourra faire autrement que de conclure qu'il n'entre pas dans les attributions vraies d'un gouvernement de construire et d'exploiter les chemins de fer.

On me dira peut-être : le gouvernement fédéral administre bien les canaux, qui sont la propriété de l'Etat. C'est vrai, mais il y a toute la différence du monde entre les deux cas. La responsabilité du gouvernement se limite à tenir les canaux en bon ordre. Il perçoit des taux de péage pour payer les frais d'administration, et, si les revenus les dépassent, ce qui n'a pas lieu, pour payer l'intérêt d'une partie du capital engagé dans ces améliorations publiques. Mais les transports dans les canaux se font par l'initiative privée ; l'Etat n'a rien à y voir, n'y participe en rien, ne prend aucun risque.

Il faut vendre le chemin du nord, parce que le gouvernement est dans l'impossibilité de payer l'intérêt et le fonds d'amortissement des deux millions de piastres au moins qu'il lui faudrait emprunter, pour parachever la ligne et faire les travaux d'accommodation que nécessiteront les besoins croissants du trafic. Une dette additionnelle de deux millions, c'est un surcroît d'intérêt annuel de \$100,000 et \$20,000 de

plus de versement au fonds d'amortissement. Les ressources du trésor ne permettent pas à la province d'encourir cette obligation.

Que l'on ne me dise pas que j'exagère en évaluant à deux millions de piastres le coût des travaux nécessaires pour le parachèvement complet du chemin du nord. Je crois que nous devons suivre le sage et prudent conseil que M. Potter, ancien président du Grand-Tronc, donnait un jour, dans ce pays, à des citoyens avec lesquels il parlait d'un embranchement à la ligne principale de cette compagnie : c'est qu'il faut s'habituer à calculer le coût d'un chemin de fer après qu'il est construit et non avant. C'est plus sûr, les mécomptes sont moins dangereux.

Les travaux des chemins de fer ne sont pour ainsi dire jamais finis. La ligne du Grand-Tronc est en opération depuis plus de trente ans dans toute sa longueur, et cependant la compagnie a constamment à faire des travaux d'agrandissement ici, de constructions nouvelles là. Il se passe bien des années avant que le compte des frais de construction d'un grand chemin de fer, imputables au capital, puisse être convenablement clos. N'en avons-nous pas un exemple convaincant dans ce qui se fait sur l'Intercolonial? Cette ligne a été ouverte au trafic dans toute sa longueur vers le milieu de l'été de 1876. La construction durait depuis le commencement de 1869. Les travaux avaient été exécutés avec tout le soin possible, le gouvernement tenant à avoir un chemin de première classe sous tous les rapports. Cependant, après la mise en opération de la ligne, il n'y a pas eu moyen de clore le compte des frais de construction imputables au capital. Tous les ans, il y a de nouveaux travaux à faire. Depuis 1876, on a dépensé sur l'Intercolonial, pour travaux de construction, les sommes suivantes pendant les divers exercices jusqu'au 30 juin 1881.

Année 1876-77 .....	\$1,318,352.19
“ 1877-78 .....	408,816.74
“ 1878-79 .....	226,639.19
“ 1879-80 .....	158,539.17
“ 1880-81 .....	300,926.34
Crédit au budget des dépenses de 1881-82 pour travaux de construction sur l'Inter- colonial .....	153,000.00
Crédit au budget 1882-83 pour travaux de construction, matériel roulant, etc., y compris l'embranchement St-Charles et bateaux-passeurs entre Québec et Lévis.	1,145,086.00
Total .....	\$3,711,359.62

Ainsi les travaux de construction de l'Intercolonial, imputables au capital, du premier juillet 1876 au trente juin 1883, les sept premières années de l'exploitation du chemin, auront coûté \$3,711,359.62. Ce ne sera pas tout. Plusieurs centaines de mille piastres, peut-être un ou deux millions, seront encore dépensés avant que le compte du capital de ce chemin puisse être clos. Il est bien certain par exemple, que les travaux d'embranchement St-Charles et des bateaux-passeurs entraîneront une dépense bien plus considérable que les \$536,000 qui seront votées à cette fin par le parlement fédéral, pendant la présente session. On s'illusionne d'une étrange manière si l'on croit que les mêmes faits ne continueraient pas à se répéter sur le chemin du nord, et que le gouvernement n'aurait pas, pendant plusieurs années encore, à encourir les frais de dispendieux travaux imputables au capital, en outre de ceux dont les ingénieurs recommandent fortement l'exécution immédiate.

✓ Le gouvernement doit vendre le chemin, parce que la province est placée dans l'alternative de choisir entre la taxe directe, ou de se départir d'une propriété en s'assurant un revenu annuel de \$407,500,—5 pour cent sur un capital de \$8,150,000. Je félicite l'honorable premier ministre, je félicite le cabinet d'avoir le courage et la loyauté de dire franchement au peuple quelle est la situation financière de la province. Les gouvernements doivent la vérité tout entière à ceux dont ils administrent les affaires. Ils auraient tort, grandement tort, de dissimuler, de bercer les populations de vaines espérances, et de ne pas les renseigner, en toute sincérité, sur leurs obligations, sur leurs responsabilités. Les hésitations, les attermolements, les expédients, en matières de finances publiques, sont toujours désastreux, et les gouvernants qui n'ont pas la fermeté de s'assurer les ressources nécessaires au fonctionnement régulier et harmonieux des institutions nationales, ne méritent pas d'être chargés des destinées d'un pays.

( Le gouvernement ne veut pas de la taxe directe parce qu'il trouve dans la vente du chemin aux conditions avantageuses qu'il a pu obtenir après de longues et laborieuses négociations, des ressources suffisantes pour équilibrer avec quelques petits revenus additionnels, ses recettes et ses dépenses annuelles. C'est la politique de son programme électoral de l'automne dernier qu'il mettra en pratique, avec l'approbation de cette honorable Chambre, et à la profonde satisfaction du peuple, qui veut bien payer les frais de l'administration de la chose publique, mais qui s'oppose avec énergie à ce que l'on taxe inutilement la terre qu'il arrose de ses sueurs et qu'il féconde de son travail, puisque ses hommes

d'Etat ont d'autres voies et moyens de percevoir la somme requise pour faire face aux dépenses du gouvernement.

C'est quand les nécessités financières sont si impérieuses, la situation si tendue, les besoins publics si pressants, que l'on viendra suggérer au gouvernement d'attendre, de ne pas se hâter, de temporiser, pour me servir du mot favori de l'honorable député d'Hochelaga. Je me demande avec inquiétude si l'on est réellement sérieux. A-t-on vraiment pensé à ce que l'on propose ? Je ne le crois pas. S'il ne s'agissait que de la seule question de la vente du chemin, en entier ou en partie, je concevrais, bien que difficilement, que l'on pût différer d'opinion. Je concevrais la suggestion d'attendre. Mais ce que l'on propose, ce n'est pas la temporisation pour la vente du chemin du nord, mais c'est la temporisation avec l'efficacité du service administratif, avec le crédit public, avec l'honneur de la province. Le gouvernement ne peut pas temporiser de la sorte, et cette honorable Chambre ne doit pas lui demander de le faire. Si le peuple était consulté de nouveau, il répondrait une seconde fois, avec même plus d'énergie que le deux décembre dernier, qu'il veut que le gouvernement tempore avec la taxe directe et qu'il vende le chemin de fer provincial.

Si le gouvernement acceptait la suggestion de l'honorable député d'Hochelaga, refusant par là même l'occasion qui lui est offerte d'équilibrer ses finances, dans quelle position se mettrait-il ? Dans quelques semaines, les créanciers de la province pourraient se présenter au bureau du trésorier pour lui demander le paiement de l'intérêt de l'argent qu'ils nous ont prêté. Il me semble entendre l'honorable trésorier leur répondre : vous, d'Angleterre, de France, des Etats-Unis, vous en êtes encore aux anciennes notions du gouvernement ; nous, nous avons décidé de conduire nos affaires à l'avenir, conformément à un nouveau principe qu'un ami obligeant a eu la bienveillance de mettre à notre service. D'après ce principe, inconnu jusqu'à ce jour, je ne paie pas l'intérêt de la dette publique de la province, je tempore.

Mais, ajouteraient ces créanciers aux abois, si vous voulez vous libérer de votre dette, il vous faut faire ces versements au fonds d'amortissement, sans cela le poids du fardeau que vous portez ne diminuera jamais.—Non, non, réplique le trésorier, rien pour le fonds d'amortissement. Ce serait violer notre principe de gouvernement ; nous ne le ferons pas, nous temporisons.

Cependant, si le ministère, appréciant l'importance majeure de faire honneur aux obligations de la province pour conserver son crédit à l'extérieur, au risque même de difficultés intérieures qui, au moins,

seraient plus affaires de famille, payait l'intérêt et le versement au fonds d'amortissement, on verrait alors un autre défilé au bureau du trésor. Les personnes qui s'intéressent d'un manière active à la colonisation, iraient solliciter les sommes d'argent qui sont nécessaires au progrès du défrichement de la forêt, si utiles aux vigoureux pionniers.

Le trésorier reprendrait le cliché de sa réponse, et dirait aux solliciteurs dévoués à l'avancement de la province : ce que vous me demandez ne se peut pas, nous temporisons.

Aux sociétés d'agriculture, qui demanderaient les subventions ordinaires, aux pères de familles qui attendraient que le gouvernement favorise l'éducation de leurs enfants, aux directrices et directeurs, si dignes de respect et d'admiration, des institutions de charité, priant qu'on leur donne les secours dont ils ont besoin pour soulager les souffrances des malades et des vieillards dont ils se sont chargés, et pour leur permettre de sécher quelques-unes de leurs larmes, le trésorier répondrait toujours : il nous faut mettre en pratique notre principe fondamental de gouvernement, et nous temporisons.

Je dis à ceux qui sont en faveur de cette dangereuse politique de temporisation, sans s'occuper des difficultés et des dangers de l'exploitation d'un chemin de fer, qu'un pont qui s'écroule, le feu qui dévore une gare construite à grands frais, deux trains lancés sur la voie courant à la rencontre l'un de l'autre, n'ont jamais brillé par la vertu de temporisation. Pendant que le ministère temporiserait en attendant que la compagnie du Pacifique veuille bien acheter le chemin entre Québec et Montréal, bien des accidents pourraient détruire les espérances de l'honorable trésorier, réduire de beaucoup le montant des recettes nettes de la ligne, et mettre le gouvernement dans la nécessité d'imposer de nouveaux fardeaux au peuple pour se donner les moyens de rencontrer ses obligations.

L'honorable député d'Hochelaga a oublié que le gouvernement ne pourrait pas avoir le monopole de la temporisation. Il n'est certainement pas dans les attributions de cette Législature de voter un statut pour le lui garantir. L'honorable député d'Hochelaga a dit au cabinet : attendez, ne vendez pas la partie est du chemin, temporisez ; très-prochainement, dans un an peut-être, vous aurez un acheteur certain dans la compagnie du Pacifique elle-même, qui vous paiera un ou deux millions de plus que le montant que vous donnera le syndicat qui veut acheter le chemin entre Québec et Montréal, si le contrat fait avec lui est ratifié.

Il est bon de juger tout de suite cette probabilité de l'obtention d'un ou de deux millions de plus pour la partie est. J'ai déjà abondamment



prouvé, je crois, que la compagnie du Pacifique, qui juge la question au point de vue de ses intérêts n'a aucune raison d'acheter cette partie, les travaux de la ligne principale au nord du lac supérieur ne pouvant pas être terminés avant cinq, six, sept, et peut-être huit ans. Les capitalistes qui composent la compagnie du Pacifique sont des hommes d'affaires d'une grande habileté, d'une vaste expérience, de beaucoup de perspicacité. C'est en vain que j'y ai longuement réfléchi, je n'ai pas pu concevoir comment l'on peut supposer un seul instant que la compagnie du Pacifique paiera, dans un ans, à des particuliers, pour la partie est, un ou deux millions de plus qu'elle n'aurait eu à donner aujourd'hui au gouvernement, si elle avait voulu acheter tout le chemin. Il y a de ces craintes tellement puérides que l'on ne peut s'empêcher de regarder avec étonnement ceux qui les expriment, de ces suppositions si invraisemblables que vous êtes tentés de demander à ceux qui les font s'ils sont bien sérieux, ou s'ils ne veulent pas plutôt s'amuser aux dépens de la crédulité de leurs interlocuteurs.

Mais enfin, les directeurs de la compagnie du Pacifique, M. Stephens, le millionnaire, M. McIntyre, M. Angus, et leurs collègues, n'ont jamais rien fait qui puisse justifier qui que ce soit de dire qu'ils sont sur la voie de la démente. Car après tout, il faut les croire insensés pour supposer qu'ils vont ainsi perdre un ou deux millions de piastres pour le seul plaisir de retarder pendant un an l'achat d'une ligne de chemin de fer. Non, des capitalistes brisés aux affaires, comme ceux dont il est question, ne font point de ces inimaginables extravagances par lesquels ils perdent des millions de gaieté de cœur. Les personnes qui ont éprouvé une certaine anxiété en attendant la supposition de l'honorable député d'Hochelaga, peuvent se rassurer entièrement. Les directeurs de la compagnie du Pacifique n'ont point perdu la tête, il n'y a pas le moindre danger qu'ils commettent la faute dont on parle.

L'honorable député d'Hochelaga recommande au gouvernement de temporiser, d'attendre un peu cet acheteur empressé qui va bientôt accourir en toute hâte, les mains pleines de millions pour les offrir pour la partie est du chemin. Mais si le ministère se rendait à la suggestion de l'honorable député d'Hochelaga, qui pourrait empêcher la compagnie du Pacifique de temporiser de son côté ? Si elle s'avisait de le faire, comme tout lui en suggérerait l'opportunité, il y aurait une lutte de temporisation entre le gouvernement, d'un côté, et la compagnie du Pacifique, de l'autre. Alors, je demande si, dans ce conflit de temporisation entre une puissante corporation, fortement organisée pour la conduite de très-grandes affaires, qui possèdera, dans dix ans, au moins

cinq mille milles de chemin de fer, tant de la ligne principale que des embranchements, représentant en travaux faits un capital de plus de deux cent millions de piastres, et le gouvernement, obéré dans ses finances, privé d'une ressource sur laquelle il comptait pour faire honneur aux obligations de la province, gêné par la responsabilité de l'administration du chemin de fer, il n'y a pas tout à craindre que le ministère serait le premier poussé au pied du mur ? Est-ce qu'il n'est pas évident que le gouvernement serait obligé de cesser une lutte qui ne ferait qu'augmenter ses difficultés sans lui offrir la moindre chance d'un succès définitif ? Viendrait le jour où le gouvernement serait forcé de vendre la partie est du chemin, que la compagnie du Pacifique ne consentirait probablement pas à payer aussi cher que ne le fait aujourd'hui le syndicat composé de capitalistes et d'hommes d'affaires de Québec de Montréal et de Trois-Rivières.

Ce système de temporisation, si chaudement préconisé par l'honorable député d'Hochelaga, peut fort bien convenir, dans un moment d'erreur, à un partisan politique en rupture de discipline, mais pas à des créanciers attendant l'intérêt de leurs capitaux pour vivre, pas à de courageux colons sollicitant de l'argent pour leurs chemins à travers la forêt qu'ils défrichent, pas aux cultivateurs demandant qu'une partie du revenu provincial soit appliquée à favoriser les progrès de l'agriculture, pas aux pères de familles comptant sur la libéralité gouvernementale en faveur de l'éducation de leurs enfants, pas aux malades implorant, de leur lit de douleur dans les hôpitaux, la charité officielle, aussi sainte que la charité privée, pas à l'honorable trésorier qui, pour l'équilibre de son budget et la balance de sa caisse, a besoin de recevoir au moins autant d'argent qu'il est obligé d'en payer, pas au peuple qui ne veut point qu'on lui impose la taxe directe, pas au ministère qui ne peut et ne doit point s'exposer à ce que le crédit public soit ruiné, et l'honneur de la province compromis.

Il ne faut pas se dissimuler quelle serait la conséquence constitutionnelle du refus, par cette Chambre, de ratifier les contrats soumis à son approbation. Si le ministère ne voulait pas se prévaloir de son droit d'aviser le représentant de la Couronne dans cette province d'exercer sa prérogative de dissolution, et d'en appeler du jugement de cette députation à celui du corps électoral, il n'aurait pas d'autre alternative que de donner sa démission. Nous aurions alors, pour remplacer, un gouvernement de coalition doublé de temporisation, c'est-à-dire un groupe d'hommes publics aux idées disparates, aux sentiments opposés, aux aspirations contradictoires, étayant leur vain pouvoir d'un jour sur

un principe conduisant inévitablement à d'inextricables difficultés financières, à la ruine du crédit de la province. Si les citoyens de Québec veulent d'un pareil gouvernement, moi, je n'en veux pas, et, bien que jeune dans la carrière politique et parlementaire, j'apprécie assez la responsabilité de ma position pour comprendre que mon devoir est de les en préserver, ce que j'aurai le courage de faire.

Un point important de cette discussion est certainement celui de la division du chemin du nord en deux parties pour les fins de son exploitation par deux compagnies. Pour me servir du mot que l'on jette aux quatre vents de la publicité, avec l'espoir d'effrayer la population sur l'avenir commercial de la voie ferrée qui a été construite avec ses deniers, il s'agit de la question des tronçons. L'honorable chef de l'opposition et l'honorable député de Québec est se sont fait les échos, dans cette Chambre, de l'opinion extérieure, heureusement peu accentuée, qui s'alarme de la prétendue division de la ligne en deux parties. J'en ai été étonné, parce que je ne m'expliquais pas comment ils avaient pu si tôt oublier ce qui s'était passé à leur connaissance personnelle comme à celle de tout le pays.

Ces craintes, sincères ou feintes, des résultats désastreux de la division du chemin en deux parties, ces appréhensions de l'influence néfaste que cet acte peut exercer sur la direction du trafic de l'ouest, cet épouvantail des tronçons, ont-ils seulement leur raison d'être ? J'ai beaucoup de plaisir à répondre : non, après avoir donné à ce détail de la question toute la réflexion qu'il mérite.

Cette honorable Chambre me permettra, je l'espère, de résumer en quelques mots les diverses phases de l'entreprise de la construction d'un chemin de fer de Québec à l'océan Pacifique. Pour bien juger la grande affaire que nous avons à régler, il faut nécessairement considérer le chemin de fer du nord, comme partie de l'immense ligne transcontinentale. Quelle était la situation en 1869, 1870, 1871, 1872, 1874, 1879, 1881, et tout récemment, avant que les contrats ne fussent signés, ou plutôt actuellement même, parce que ces conventions n'auront d'effet que si elles sont approuvées par cette Législature.

Une compagnie a d'abord été constituée pour construire un chemin de fer entre Québec et Montréal. Premier tronçon de la ligne à travers le continent à l'ouest de cette ville.

Une autre compagnie fut organisée pour construire un chemin entre Montréal et Ottawa. Deuxième tronçon.

La compagnie du Canada central avait déjà fait une partie de ses

travaux et les continuait jusqu'à Pembroke, avec l'intention de les prolonger plus à l'ouest. Troisième tronçon.

En 1871, le parlement canadien décréta qu'un chemin de fer serait construit à partir de l'extrémité est du lac Nipissingue jusqu'à l'océan Pacifique. Quatrième tronçon.

L'honorable M. MacKenzie, devenu le chef du ministère formé après les événements de 1873, fut, en janvier 1874, l'auteur de cette étrange conception au sujet du chemin de fer du Pacifique, qui restera dans nos annales sous le nom de *Water Stretches*. On sait que par cette politique le premier ministre libéral voulait utiliser les nappes d'eau dont le Nord-Ouest est parsemé, et ne construire que les parties de la ligne nécessaires pour les relier. Avec la réalisation de ce projet, il y aurait peut-être eu jusqu'à une dizaine de tronçons de chemins de fer entre le lac Nipissingue et l'océan Pacifique. De sorte que la voie ferrée intercontinentale, y compris l'Intercolonial, aurait été divisée en une quinzaine de tronçons. Cependant, bien que l'opinion publique fût assez hostile à la politique des *Water Stretches* de l'honorable M. MacKenzie, on ne s' alarma pas au point de prédire toutes sortes de désastres comme la conséquence inévitable de l'exploitation de la ligne entre Québec et l'océan Pacifique par le gouvernement fédéral, et par les compagnies du nord, de la colonisation du nord de Montréal, et du Canada central.

En 1879, le gouvernement d'Ottawa décidait de construire le chemin du Pacifique en entier, et de consacrer cent millions d'acres de terre aux opérations financières nécessaires au succès de l'entreprise. En 1881, il maintenait sa politique de la construction de la ligne entière, mais il changeait l'exécution des travaux et de l'exploitation du chemin en en chargeant une compagnie, qu'il demanda au parlement de subventionner.

On était revenu aux tronçons de 1871 et de 1872, moins ceux du chemin du nord qui avaient été réunis, en 1875, lorsque le gouvernement de la province en prit les travaux à sa charge. Nous avions encore trois tronçons : la ligne entre Québec et Ottawa, celle du Canada central, et celle du Pacifique. Cependant, personne n'en était effrayé. Au contraire, tout le monde en était heureux. Dans cette province surtout, on se réjouissait, à bon droit et avec beaucoup de raison, de ce que les vues larges de nos chefs dans le ministère fédéral, de notre députation à la Chambre des communes, et de nos représentants au Sénat, avaient triomphé, en nous assurant que l'une de nos principales aspirations serait satisfaite par la construction de la partie du chemin du Pacifique au nord du lac Supérieur.

Un nouveau fait ne tarda pas à se produire, et peu de temps après la ratification de son contrat par le parlement canadien, la compagnie du Pacifique achetait le chemin de la compagnie du Canada central ayant son point terminal de l'est à Ottawa. Le nombre des tronçons se trouvait ainsi réduit à deux. Il n'y eut qu'une voix dans toute la province pour applaudir à l'achat de la ligne du Canada central par la compagnie du Pacifique. Personne n'avait la moindre crainte que les deux tronçons du chemin du nord et du chemin du Pacifique, raccordés à Ottawa, fussent une calamité nationale. On voyait la grande pensée de sir George Etienne Cartier se réaliser graduellement et le terminus de la voie intercontinentale se rapprocher de Montréal, avec la perspective prochaine de s'y établir bientôt.

Actuellement, nous avons ces deux tronçons. Si la Législature ratifie les contrats déposés sur le bureau de cette Chambre, quelle sera la différence avec la situation présente? Il y aura encore deux tronçons comme maintenant ni plus ni moins, mais avec ce changement, d'une si haute importance pour la province de Québec, que le point de raccordement de ces deux tronçons, du grand avec le petit au lieu d'être à Ottawa, sera à St-Martin, ou plutôt, virtuellement à Montréal. La province n'aura rien perdu; elle aura, au contraire, beaucoup gagné.

Comment ne voit-on pas que ce qui s'accomplit au sujet du chemin du Pacifique, c'est la consolidation de cette immense artère, de ces multiples intérêts, identiques, sous tous les rapports, à ceux du pays. C'est l'œuvre de consolidation qui a été celle de toutes les grandes lignes de chemin de fer aux Etats-Unis comme au Canada. N'y a-t-il pas eu un temps où ce qui est la ligne principale du Grand-Tronc et ses embranchements était sous le contrôle administratif de plusieurs compagnies. Les tronçons, toujours pour me servir du mot favori des adversaires de la vente du chemin du nord en deux parties, se sont raccordés et sont devenus le vaste réseau de la compagnie du Grand-Tronc. La magnifique ligne du New-York central n'est-elle pas parvenue à ses proportions actuelles en consolidant plusieurs tronçons de chemin. C'est là l'histoire de toutes les grandes compagnies de chemin de fer sur ce continent. La compagnie du Pacifique la répète en consolidant sa ligne, et elle aurait sans doute absorbé le dernier tronçon du chemin du nord, s'il n'eût suffi à ses intérêts, pour plusieurs années à venir, d'établir son point terminal de l'est à Montréal, où sont ses quartiers généraux.

Dans l'Amérique du nord, les chemins de fer ont dû, pour ainsi dire, être construits par tronçons, parce qu'ils devançaient la colonisation. La consolidation des lignes s'est opérée à mesure que les intérêts et les courants commerciaux se sont eux-mêmes consolidés.

Il n'en a pas été de même en Europe, notamment en Angleterre et en France, parce que là les voies ferrées ont suivi la civilisation, dont ils ont été l'un des résultats, et en ce sens, qu'elles sont devenues une des nécessités de la prospérité matérielle qui de nos jours, dépend en si grande partie du progrès intellectuel et moral des peuples. Les grandes lignes ont tout de suite traversé des contrées cultivées depuis des siècles, et parvenues à un haut degré de richesses agricoles, industrielles et commerciales. Les chemins de fer y ont donné une vigoureuse impulsion au mouvement des affaires en général, mais ils ne l'ont pas créée comme dans d'innombrables endroits sur ce continent.

Dans son discours sur la question de la vente du chemin provincial, l'honorable député d'Hochelaga a fait quelques remarques qui peuvent être une arme contre le gouvernement fédéral dans les mains de ses adversaires. Comme je tiens à défendre partout où ils sont attaqués les hommes politiques en qui j'ai confiance, et dont j'admire l'intelligence, le dévouement et le patriotisme, je ne puis laisser passer les paroles de mon honorable collègue sans les relever. Je lui rends le témoignage qu'il n'a pas eu un instant la perfide intention de blâmer le cabinet fédéral, mais il n'en est pas moins vrai que ceux qui combattent nos chefs à Ottawa peuvent s'autoriser de ce qu'il a dit pour tâcher de leur aliéner l'opinion publique de cette province.

L'honorable député d'Hochelaga nous a raconté que pendant la discussion du contrat du chemin du Pacifique, l'année dernière, il s'est rendu à Ottawa, en compagnie de l'honorable premier ministre de la province et autres amis, pour demander avec instance que l'on introduise quelques mots dans le vingt-quatrième article de la loi constituant la compagnie du chemin du Pacifique, par lesquels la compagnie aurait été obligée d'accorder au chemin du nord les mêmes facilités qu'elle devait être tenue de fournir à la compagnie du Canada central, pour la réception, l'expédition et la livraison du trafic du chemin de fer et au chemin de fer de cette compagnie. L'honorable député d'Hochelaga nous a dit que si l'on eût introduit ces mots, au nombre de six tout au plus, dans la loi, la province n'aurait pas eu à craindre la concurrence d'une ligne rivale entre Ottawa et Montréal, passant dans la province d'Ontario, et que la compagnie du Pacifique aurait finalement été obligée d'acheter le chemin du nord, même au prix coûtant des travaux. Un adversaire peu bienveillant du gouvernement fédéral—et il s'en trouve—peut s'emparer de ces paroles pour dire que si la province est obligée, aujourd'hui, de faire un sacrifice de plus de quatre millions et demi de piastres dans la vente de son chemin, c'est la faute du ministère

d'Ottawa, qui n'a pas imposé à la compagnie du Pacifique la condition qui lui était recommandée. Je suis fermement d'opinion que ce serait un reproche injuste, comme je vais le prouver.

On nous dit qu'avec la protection de ces dix mots :—“ et au chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental ”—introduits à la sixième ligne du vingt-quatrième article de la loi constituant la compagnie du chemin du Pacifique, la province aurait pu vendre le chemin provincial un prix égal au montant total de ses frais de construction. C'eût été, sans aucun doute, une très belle affaire pour la province. mais s'est-on fait une idée de la grandeur de l'obligation dont on aurait chargé la compagnie du Pacifique. Que l'honorable député d'Hochelaga et d'autres aient sollicité fortement pour que l'on amende la loi relative à la compagnie du Pacifique, en y ajoutant les mots que je viens de citer, ils ont bien fait. C'était leur devoir ; ils l'ont accompli courageusement, je suis heureux de les en féliciter. Mais il ne faut pas oublier que, pour l'importante transaction au sujet du chemin du Pacifique, il y avait une autre partie que le gouvernement fédéral au contrat. Les capitalistes qui composaient alors le syndicat du Pacifique ont bien compris la portée de l'amendement qui était proposé. Ils l'ont vue tout de suite, avec le coup d'œil exercé d'hommes rompus aux affaires, qui jugent avec sûreté les conséquences inévitables d'un mot, d'une ligne dans un contrat. Avec l'amendement suggéré, la compagnie du chemin du Pacifique n'aurait point pu se donner avantageusement accès à Montréal par une autre ligne que celle du chemin du nord, et, comme elle aurait été dans la nécessité d'atteindre le fleuve St-Laurent au point le plus rapproché, celui de la métropole commerciale du Canada, elle eut été obligé d'acheter la ligne provinciale aux prix que le gouvernement aurait bien voulu lui demander. Je conçois facilement que les membres du syndicat du Pacifique aient refusé péremptoirement d'accéder à la proposition qui leur était faite. En l'acceptant, ils se seraient mis, pour la communication de leur chemin avec la navigation à Montréal, à la merci du gouvernement de la province qui aurait pu, comme l'honorable député d'Hochelaga l'a dit avec tant de justesse, leur imposer ses conditions pour la vente de son chemin entre Ottawa et Québec.

Supposons le chemin du nord vendu au prix coûtant des frais de construction à la compagnie du Pacifique. On sait déjà que le chemin provincial complètement parachevé coûtera, disons en chiffres ronds, quinze millions de piastres. Si la compagnie du Pacifique eût acheté le chemin du nord à ce prix, elle se fut chargée de payer un intérêt annuel de \$750,000. Il est évident que d'ici à un grand nombre d'an-

nées la compagnie n'eut point pu réaliser, par l'exploitation de la ligne, des profits suffisants pour payer cet intérêt. Elle eut perdu de deux cent cinquante à trois cent mille piastres annuellement. Je m'explique sans la moindre difficulté que le syndicat du Pacifique ait refusé de se charger d'une aussi lourde obligation, qui eut compliqué les grandes opérations financières qu'il savait devoir faire pour se procurer les ressources nécessaires à l'exécution des immenses travaux du chemin du Pacifique.

Le syndicat, la seconde partie au contrat du Pacifique, refusant d'accéder à la proposition d'amendement dont l'honorable député d'Hochelaga a parlé, le devoir du gouvernement fédéral était tout tracé, c'était de s'en tenir à la convention, telle qu'elle avait été faite, et à la loi constituant la compagnie du Pacifique, telle que rédigée.

L'honorable premier ministre de cette province, l'honorable député d'Hochelaga lui-même, et tous ceux qui avaient fait les représentations dont j'ai parlé au gouvernement fédéral, ont compris qu'ils ne pouvaient pas insister davantage, et qu'ils devaient favoriser de leur approbation l'adoption de la mesure nationale au moyen de laquelle le ministère fédéral assurait au pays que le projet de construire un chemin de fer à travers les territoires du Nord Ouest et la Colombie Anglaise jusqu'à l'océan Pacifique serait, dans peu d'années, un fait accompli. Je connaissais, l'année dernière, les démarches faites pour obtenir la modification à la loi constituant la compagnie du Pacifique. J'en ai attendu le résultat avec un vif intérêt, avec anxiété. Mais, informé que la demande ne pouvait pas être accordée, je me suis dit que, comme citoyen du Canada, je ne devais pas vouloir que le gouvernement fédéral imposât au syndicat du Pacifique une condition que ce dernier trouvait si onéreuse qu'il la rejetait fermement, bien que cette condition eût été très-importante pour notre province. Il ne fallait rien exiger qui pût compromettre le triomphe de la grande politique du cabinet fédéral pour la construction du chemin du Pacifique.

Encore une fois, je félicite l'honorable premier ministre et l'honorable député d'Hochelaga d'avoir demandé avec instances l'adoption d'un amendement qu'ils considéraient comme très-utile à la province, mais je les félicite tout aussi chaleureusement de ne pas avoir voulu, pour des considérations d'une nature provinciale, mettre des entraves au succès de la politique si nationale du cabinet fédéral.

Les adversaires du gouvernement conservateur d'Ottawa me diront peut-être que la condition réclamée pour le chemin du nord était bien accordée à la compagnie du chemin de fer Canada central. Oui, mais il



y avait une immense différence dans les deux cas. En premier lieu, plusieurs des membres du syndicat du Pacifique étaient aussi propriétaires de la ligne du Canada central, et comme il était déjà question de l'achat du chemin du Canada central par la compagnie du Pacifique, il n'y avait pas de danger qu'ils se vendissent à eux-mêmes, à un prix exorbitant, un chemin qui était alors leur propriété. De plus, en achetant la ligne, la compagnie du chemin du Pacifique était substituée à la compagnie du Canada central dans ses droits à la subvention du gouvernement fédéral de \$12,000 par mille, pour le prolongement à la station Callander, où commence la ligne du Pacifique. Ces \$12,000 par mille sont une réduction très-considérable du prix d'achat de la ligne du Canada central et représentent presque autant que la différence entre le montant des frais de construction du chemin du nord et celui du prix de vente accepté par le gouvernement.

Depuis l'année dernière, l'honorable député d'Hochelaga a défendu le contrat du Pacifique. Dans les prochaines élections fédérales, il le défendra, ainsi que ses auteurs, partout où il sera appelé à porter sa vigoureuse et énergique parole en faveur de la politique du gouvernement fédéral. Il admettra que la question de l'intérêt général du Canada primait celle de l'intérêt de la province, et que, tels qu'ils sont, le contrat du Pacifique et la loi constituant la compagnie méritent hautement l'entière approbation du corps électoral. Alors pourquoi ne suit-il pas la même ligne de conduite à l'égard de ses amis du gouvernement de Québec ? Il a confiance en eux. Il admire leurs principes qui sont aussi les siens. Il reconnaît leur droiture d'intention, leurs talents et leur désir de faire le bien de la province, qu'ils ont mission de gouverner avec dévouement. Après leur avoir fait des suggestions qu'il croit utiles au sujet de la partie est du chemin du nord, pourquoi ne se rallie-t-il pas, comme il l'a fait pour le cabinet fédéral, à la politique que, comme ministres et serviteurs de la Couronne et du peuple, ils croient la plus favorable aux intérêts bien entendus de notre province. Je l'ai vu tant de fois, du haut de ces galeries au premier rang de la phalange conservatrice dans cette Chambre, que je suis encore tout étonné de ce que, dès les premières semaines où j'ai l'honneur de siéger avec lui dans cette enceinte, il nous donne, à nous les nouveaux députés, moins aguerris que lui, le mauvais exemple d'un écart de discipline aussi regrettable que difficile à expliquer. Lui, qui a conseillé au gouvernement de temporiser avec les intérêts de la province, pourquoi ne tempore-t-il pas un peu avec certaines de ses idées qui, avant qu'il ait pu se convaincre par l'expérience du temps qu'elles sont vaines, l'entraînent à tendre, par

dessus la tête de ses amis, pour un seul jour, nous le croyons, la main aux hommes politiques qui sont ses adversaires autant que ceux du ministère? Il a une excellente occasion de mettre le premier en pratique son principe de temporisation.

Un de nos hommes publics, dont je respecte beaucoup le haut caractère, est d'opinion que l'on ne doit pas vendre le chemin du nord, parce qu'il est une propriété et une œuvre nationales, parce que l'on portera un coup à la nationalité canadienne française en approuvant les contrats soumis à l'approbation de cette Législature.

J'ai été ému à la manifestation de cette crainte pour l'avenir de notre nationalité. Je me suis demandé avec une profonde anxiété s'il est vrai qu'elle sera en danger si les Chambres ratifient les deux contrats de vente du chemin. Je me suis vite convaincu que rien ne justifie de semblables alarmes. Je souhaite beaucoup le progrès matériel à mon pays, et j'ambitionne d'y contribuer dans l'humble mesure de mes forces, mais il ne fait pas seul la grandeur des peuples. L'avenir de notre nationalité dépend bien plus de l'avancement religieux, intellectuel, moral et politique de nos compatriotes d'origine française, que de leur prospérité matérielle.

D'ailleurs, le chemin de fer du nord est solidement fixé au sol. Il restera toujours comme un monument de la sagesse, de la prévoyance, du patriotisme, de l'esprit politique des hommes d'Etat qui ont reconnu toute l'importance de cette entreprise, et qui l'ont conduite à bonne fin avec le courage le plus admirable, en dépit des difficultés de toutes sortes qu'ils ont eu à vaincre.

Assurément, on n'est pas exposé à ce qu'un touriste excentrique mette soigneusement notre chemin provincial dans sa malle de voyage pour aller l'exhiber avec empressement aux regards des Parisiens ébahis, comme une preuve de notre vitalité et de notre esprit d'entreprise, et comme un échantillon du savoir-faire des descendants des enfants de la France au Canada.

On craint pour notre nationalité si le chemin du nord est vendu. Vaines alarmes. Ah ! lorsqu'il y a un peu plus d'un siècle nos ancêtres, au petit nombre d'une soixantaine de mille, étaient abandonnés sur les rives du St-Laurent, pauvres, épuisés, ruinés, vaincus et conquis, ils n'avaient pas de chemins de fer ; ils n'avaient pas le vaste système de canalisation qui est l'orgueil de notre pays ; ils ne possédaient pas une douzaine de millions d'acres de terre ; ils n'avaient pas colonisé toute la vallée du St-Laurent, de la Chaudière, du Richelieu, de l'Outaouais ;

ils ne s'étaient pas, par centaines de mille, fixés au sol dans toutes les parties du territoire qui constitue aujourd'hui la province de Québec, et même à Ontario, dans les provinces maritimes, et au Manitoba. Lors de la conquête, nos ancêtres ne voyaient pas les ports de Québec et de Montréal fréquentés par de steamers de quatre à cinq mille tonnes, faisant la traversée de l'océan en une huitaine de jours ; ils n'avaient pas développé un commerce intérieur, fait par eux, comme aujourd'hui par nos compatriotes Canadiens-Français, au montant de plus de deux cent millions de piastres annuellement ; ils n'avaient pas jeté les solides bases d'une florissante industrie nationale.

Il y a un peu plus d'un siècle, nos pères n'avaient pas à leur service le grand et fécond système d'éducation dont nous sommes fiers ; ils n'avaient pas dans la carrière ecclésiastique, pour leur enseigner le bien et le chemin de la vertu, dans les professions libérales pour défendre leurs droits civils, donner à leurs transactions l'authenticité des preuves écrites, soigner leurs malades, arpenter leurs terres, diriger les grands travaux d'utilité publique, dans les affaires, pour favoriser leur prospérité matérielle, des milliers et des milliers de leurs enfants leur faisant honneur par leur sainteté, leur savoir, leurs talents, leur expérience, leur activité, leur courage et leurs succès. Dans ces jours sombres et tristes de la défaite, nos ancêtres n'avaient pas, pour gage de leur avenir, les libertés constitutionnelles que nous devons à l'énergie de nos revendications et à la libéralité de l'empire qu'elles ont fait si puissant. Ils n'avaient pas une Législature spécialement chargée de protéger leur droits et leurs intérêts provinciaux ; ils n'avaient pas pour les représenter et les défendre dans les conseils de la nation trois ministres canadiens français dans le cabinet fédéral, cinquante-deux députés à la Chambre des communes, seize membres du Sénat, cinq ministres, soixante et dix députés et conseillers législatifs à Québec, des ministres et des députés au Nouveau-Brunswick, à la Nouvelle-Ecosse, à l'île du Prince-Edouard, et au Manitoba. Nos pères n'avaient pas pour plaider leur cause une presse dévouée, éclairée, patriotique, toujours sur le qui-vive pour répondre à la moindre attaque, repousser la plus légère injustice.

Cependant notre nationalité n'est point morte. Le faible rameau que l'on croyait destiné à périr a reçu du sol, arrosé du sang de tant de braves, la vie qui lui a permis de se redresser et de grandir, en se donnant de profondes racines dans la terre qu'il couvrait, et en étendant au loin ses branches vigoureuses. On nous dira que ce prodigieux épanouissement national de notre peuple, qui fait l'étonnement de tous ceux qui lisent notre histoire, sera compromis si l'on vend le chemin de fer du nord !

Ah ! j'ai plus de confiance que cela dans la vitalité, la fécondité, l'intelligence, le cœur, le patriotisme, la force, l'amour du travail, l'énergie de nos compatriotes. Le chemin du nord, devenu la propriété de compagnies qui mettront à l'exploiter toute l'activité de l'initiative privée, fera ce pour quoi il a été construit, en favorisant la rapidité et l'expansion du mouvement commercial et industriel, l'avancement agricole, le progrès intellectuel et moral par l'échange plus facile des idées et des sentiments au moyen des relations plus fréquentes des citoyens. Notre peuple continuera à travailler avec ardeur, à faire des épargnes, à s'emparer du sol, à défricher la forêt, à se livrer aux affaires, à construire de grandes maisons d'éducation, des institutions de charité, des temples, splendides et empreints de toute la majesté religieuse dans les cités et les anciennes paroisses, humbles et pieux dans les cantons de colonisation. Il continuera à aimer la liberté, à exercer et à revendiquer ses droits, à respecter l'autorité, à compter sur l'appui de la Providence qui protège les faibles et donne de grandes leçons aux puissants. Il remplira sûrement ses destinées, et tous les éléments de notre nationalité se développeront régulièrement, se consolideront de manière à pouvoir résister avec succès à tous les dangers possibles de l'avenir, aujourd'hui si souriant.

On a tort, grandement tort, de vouloir alarmer nos compatriotes par l'expression de craintes puérides sur les conséquences de la politique du gouvernement. Pour réussir, pour vivre, pour marcher fermement dans la voie du progrès, pour vaincre les difficultés de l'existence nationale, il faut aux peuples, comme aux personnes dans la vie privée, la confiance en eux-mêmes, la foi dans l'œuvre qu'ils ont mission d'accomplir. Affaiblir leur énergie, porter atteinte à leur persévérance, par des paroles de découragement, c'est leur rendre un mauvais service, c'est manquer à un devoir que tout homme public doit remplir, celui de stimuler, par son langage et ses actes, les grandes aspirations nationales de ses compatriotes.

Les rares adversaires du principe de la vente du chemin provincial, les partisans de la temporisation, se permettent toutes sortes de calculs fantaisistes au sujet du trafic de la ligne. Il ne s'arrêtent pas en si beau chemin, et se donnent le doux plaisir de faire de multiples prédictions sur le chiffre qu'atteindront avant longtemps les recettes brutes de l'exploitation du chemin de fer du nord. Ils comptent par millions, et leur imagination s'enflammant à la vue de ces monceaux d'or supposés, ils nous affirment, avec un surprenant aplomb, que le trésorier provincial pourra, dans peu d'années, retirer un immense revenu net du chemin provincial.

Ces illusions étant de nature à se propager et à faire de nombreuses victimes, il est très-important de les détruire afin de ramener les esprits à la réalité des choses.

Je ne veux rien dire qui puisse, en aucune manière, déprécier la valeur de notre ligne provinciale. Je m'en donnerai bien le garde, désirant promouvoir les intérêts publics de toutes mes forces. Mais, d'un autre côté, on ne doit pas baser l'avenir financier de la province sur des espérances chimériques, de vaines prévisions, des calculs erronés.

Je n'hésite pas à le dire, parce qu'il est de mon devoir d'exprimer franchement toute ma pensée, le trafic du chemin de fer du nord s'est assez bien développé depuis que l'exploitation de la ligne est commencée, mais pas autant que, pour un, je l'avais espéré. Le gouvernement, le principal administrateur et l'état-major des employés du chemin, y ont mis toute l'activité, l'énergie, le talent et l'expérience possibles. Je leur en rends témoignage. Ils ont obtenu de beaux résultats, et s'ils n'ont pas fait plus, ce n'est certainement pas leur faute, et il serait bien injuste de les en blâmer. Il n'en est pas moins vrai que le trafic du chemin est encore loin d'être bien considérable. J'avoue en toute sincérité, que je suis un peu désappointé, et que je m'attendais qu'une fois le chemin ouvert à l'exploitation entre Québec, Montréal et Ottawa, le mouvement des affaires et des transports serait plus actif. Je constate d'abord le fait : j'en expliquerai les causes évidentes dans un instant.

Les recettes de l'exploitation du chemin du nord, pendant l'année financière qui se terminera le 30 juin prochain, s'élèveront peut-être à un peu plus d'un million de piastres. Des personnes qui me paraissent bien peu renseignées sur le mouvement du trafic des chemins de fer des différents pays du monde, et même au Canada, des gens qui, comme l'honorable député d'Hochelaga, ont eu l'occasion de pouvoir mieux connaître, s'extasiaient devant ce chiffre d'un million qu'ils trouvent énorme, presque fabuleux. Pour bien d'autres, comme pour moi, qui n'avons pas l'habitude de manier beaucoup de trésors, un million est un chiffre assez rond. Mais quand je me dis que ce million doit rencontrer les dépenses d'exploitation, de grosses réparations, d'entretien, de renouvellement du matériel roulant, du chemin, pendant les trois cent soixante et cinq jours de l'année, je suis loin de croire qu'il puisse rester une balance bien considérable.

Cette honorable Chambre me permettra de soumettre à sa bienveillante considération quelques chiffres importants sur le trafic des chemins de fer. Prenons d'abord l'Intercolonial. Cette ligne traverse, à

l'exception de la vallée de la Matapédia, des campagnes qui peuvent lui donner un trafic local comparable à celui du chemin du nord. La vallée de la Matapédia, n'est pas improductive pour le chemin, parce que les grands aspects de cette région y attirent des milliers de touristes pendant la saison d'été.

J'ai préparé, d'après le recensement de 1881, un tableau du nombre de la population desservie par chacun des chemins de fer Intercolonial et du nord. Je compte, dans les deux cas, la population des grandes villes que ces lignes relient. C'est une manière de calculer tout à fait à l'avantage du chemin du nord dans la comparaison que je fais, parce que l'on sait que la très-grande partie du trafic des chemins de fer à Montréal, pour la population de cette riche cité, se fait avec la province d'Ontario et les Cantons de l'est par le Grand-Tronc et autres lignes.

Voici ce tableau. Je donne les chiffres par provinces et par districts électoraux :

Pour l'Intercolonial :—

Cité de Québec .....	62,446
District électoral de Lévis .....	27,980
“ Bellechasse .....	18,068
“ Montmagny .....	15,268
“ L'Islet .....	14,917
“ Kamouraska .....	22,181
“ Témiscouata .....	25,484
“ Rimouski .....	33,791
“ Gaspé .....	25,001
“ Bonaventure .....	18,008
	264,044

Nouveau-Brunswick :—

District électoral de Ristigouche .....	7,058
“ Gloucester .....	21,614
“ Northumberland .....	25,109
“ Kent .....	22,618
“ Westmoreland .....	37,719
“ Albert .....	12,329
“ Kings .....	25,617
Cité de St-Jean .....	26,127
District électoral de St-Jean .....	26,839

Nouvelle-Ecosse :—

District électoral de Cumberland.....	27,368
“ Colchester.....	26,725
“ Hants.....	23,359
Cité de Halifax.....	36,100
District électoral de Halifax.....	31,817
“ Pictou.....	35,535
	<hr/>
	180,899
	<hr/>
Total.....	649,973

Pour le chemin de fer du nord :

Cité de Québec.....	62,446
District électoral de Québec.....	20,278
“ Portneuf.....	25,175
“ Champlain.....	26,818
Cité de Trois-Rivières.....	9,296
District électoral de St-Maurice.....	12,986
“ Maskinongé.....	17,493
“ Berthier.....	21,838
“ Joliette.....	21,988
“ L'Assomption.....	15,282
“ Montcalm.....	12,966
Cité de Montréal.....	140,747
District électoral de Hochelaga.....	40,079
“ Jacques-Cartier.....	12,345
“ Laval.....	9,462
“ Terrebonne.....	21,892
“ Deux-Montagnes.....	15,856
“ Argenteuil.....	16,062
“ Ottawa.....	49,432
“ Pontiac.....	19,939
Cité d'Ottawa.....	27,412
	<hr/>
Total.....	599,792

On me fera peut-être remarquer que le chiffre de la population par mille du chemin du nord est plus élevé que celui de l'Intercolonial, Oui, mais il ne faut pas oublier que l'Intercolonial a déjà un trafic de l'ouest, pour les besoins de la consommation des provinces maritimes, et pour les exportations et les importations, qui compense bien la différence qu'il peut y avoir entre le trafic local des deux lignes proportion-

nellement à la population. D'ailleurs, nous n'avons qu'à établir la comparaison des longueurs des lignes et des montants du trafic. La voici :

# L'INTERCOLONIAL.

Longueur,

De Levis à Halifax : . . . . .	688	milles.
De Moncton à St-Jean, prolongement . . . . .	89	"
De Painsec à Shédiac " . . . . .	11	"
De Truro à Pictou " . . . . .	52	"
Embranchements locaux . . . . .	6-5	"
Longueur totale : . . . . .	846-5	

# ANNÉE 1880-81.

Recettes brutes . . . . .	\$1,760,393.92
Dépenses d'exploitation . . . . .	1,759,851.27
Recettes nettes . . . . .	\$542.65
Recettes brutes pour chaque mille du chemin.	\$2,080.00

Le chemin du nord :

Longueur, ligne principale et embranchements . .	356 milles.
Recettes pendant l'année financière terminée le 30 juin 1881, d'après l'état de M. A. Louthwood, le comptable du chemin, en date du 15 janvier 1882	\$797,579.84
Dépenses d'exploitation . . . . .	650,500.99
Recettes nettes . . . . .	\$147,078.85
Recettes pour chaque mille du chemin . . . . .	\$2,240.00

Comme ces chiffres officiels le prouvent, il n'y a qu'une différence de \$160 par mille dans les recettes des deux lignes en faveur du chemin du nord. Cependant, bien que les affaires de l'Intercolonial aient été administrées avec toute l'énergie et l'économie possibles, cette ligne n'a donné, en 1880-81 qu'un revenu net de \$542.65, tandis que le chemin du nord, avec une recette par mille guère plus considérable, a produit une recette nette de \$147,078.85. Cette comparaison doit convaincre



les plus incrédules de l'excellence et de la vigueur de l'administration du chemin de fer provincial. Que ceux qui s'étonnent de ce que le gouvernement ne perçoit pas un revenu net plus considérable de l'exploitation du chemin du nord, se rappellent donc que de 1876 à 1880 les opérations de l'Intercolonial se sont soldées par des déficits de cinq à sept cent mille piastres.

Quant à la concurrence, l'Intercolonial est dans des circonstances plus favorables que le chemin du nord. Entre Lévis et Rimouski, il n'a à lutter que contre la rivalité des bateaux à vapeur. A part ceux de la compagnie du St-Laurent qui font escale à la Rivière-du-Loup, celui qui fait le plus long voyage ne va pas au-delà de St-Jean Port-Joli ou de St-Denis.

Il n'y a point de voie ferrée rivale à l'Intercolonial entre Métis, dans la province de Québec, et Halifax, une distance de près de 500 milles, ni entre Moncton et St-Jean N. B., distance de 89 milles, ni entre Truro et Pictou, distance de 52 milles.

La concurrence au chemin de fer du nord est et sera bien plus active que celle faite à l'Intercolonial, quant au trafic local. Entre Québec et Montréal, luttant contre le chemin du nord, il y a, en premier lieu, la navigation ; secondement, le Grand-Tronc, troisièmement, il y aura la ligne qui sera construite dans peu d'années entre St-Lambert et Lévis sur la rive sud du St-Laurent. Entre Montréal et Ottawa, le chemin du nord aura à soutenir la concurrence de la navigation et de la ligne de la compagnie Canada et Atlantique.

Il ne faut donc pas se bercer de l'espoir d'un très-rapide développement du trafic local du chemin de fer du nord. Le gouvernement et cette Législature ne peuvent pas baser l'avenir financier de la province sur le revenu qui en sera retiré. On subirait des mécomptes qui détruiraient vite les illusions des optimistes qui voient, dans un avenir prochain, les millions rouler sur le chemin pour venir remplir la caisse de l'honorable trésorier, mais qui ne veulent pas regarder ceux qui en sortiront pour s'éparpiller sur la ligne pour toutes les fins du service de son exploitation.

Mais ceux qui nous disent : gardez le chemin ; il a un million de recettes, avec cela le gouvernement peut faire des prodiges, ceux-là savent-ils ce que c'est que le grand trafic d'une ligne de chemin de fer ? Eh bien, pénétrons encore dans la statistique pour leur donner de très-utiles renseignements.

Aux pages 32 et 34 du pamphlet contenant la statistique des chemins

de fer du Canada pour l'année terminée le 30 juin 1881, je trouve les chiffres suivants :

Longueur de la ligne principale et des embranchements.....	1,156 milles.
Recettes pour l'exploitation pendant l'année 1880-81	\$10,861,613.10
Recettes pour chaque mille de chemin.....	9,395.00

La compagnie *Great Western*, le grand occidental, la deuxième en importance jusqu'à présent dans le réseau canadien :

Longueur de la ligne et des embranchements.....	902,71 milles.
Recettes de l'exploitation en 1880-81.....	\$4,774,891.86
Recettes pour chaque mille du chemin.....	5,293.00

Les recettes du chemin du nord n'ont été, en 1880-81, comme je l'ai prouvé plus haut, que de \$2,240 pour chaque mille, tandis que celles du Grand Tronc ont été de \$9,395 par mille, ou  $4\frac{1}{2}$  fois autant que celles du chemin du nord, et celles du *Great Western*, le Grand occidental, de \$5,293 ou  $2\frac{1}{3}$  fois autant que celles de notre ligne provinciale.

J'ai cherché et trouvé dans cette statistique celle d'un chemin de fer qui offre les meilleurs points de comparaison avec le chemin du nord, c'est le *Canada Southern*, le chemin du sud du Canada, dans l'ouest d'Ontario, celui dont j'ai parlé il y a un instant. Le *Canada Southern* a une longueur de 326 milles; c'est trente milles de moins que celle de la ligne principale du chemin du nord et de ses embranchements. En 1880-81, les recettes de l'exploitation du *Canada Southern* se sont élevées à \$3,648,311.44. Recettes pour chaque mille du chemin \$11,191, ou 5 fois autant que celles du chemin du nord qui n'ont été que de \$2,240 par mille.

Il y a plusieurs années, quand le Grand-Tronc n'avait que des recettes de \$2,240 à peu près par mille, comme le chemin du nord en 1880-81, on le considérait pour ainsi dire en banqueroute. En présence de pareils chiffres, comment peut-on sérieusement affirmer qu'il est bien facile au gouvernement d'obtenir de l'exploitation du chemin provincial un rendement de recettes nettes de plusieurs centaines de mille piastres annuellement ?

Si l'on veut avoir une idée de ce qu'est le trafic d'une grande ligne de chemin de fer, on n'a qu'à consulter la statistique américaine. En premier lieu vient la compagnie du *New York Central and Hudson River*.

Pendant l'année financière terminée le 30 septembre 1879, les recettes de l'exploitation du New-York central se sont élevées à.....			\$ 28,396,583.60
Longueur de la ligne principale et des embranchements		1000 milles	
Recettes pour chaque mille de chemin.....	\$		28,396.58

---

Voici la statistique de trois autres grandes lignes. Le chemin de fer de New-York, lac Erié et Occidental :			
Longueur de la ligne principale et des embranchements		929 millès	
Recettes de l'exploitation pendant l'année terminée le 30 septembre 1879.....	\$		16,351,338
Recettes pour chaque mille du chemin.....			17,601

---

La compagnie de Chicago et du Nord-Ouest—Le <i>Chicago &amp; Northwestern Railway</i>			
Longueur de la ligne principale et des embranchements exploités.....		1620½ milles	
Recettes de l'exploitation pendant l'année terminée le 31 décembre 1879.....	\$		14,692,348.19
Recettes pour chaque mille du chemin.....			9,132.10

Le *Lake Shore & Michigan Southern Railway*—cette grande ligne qui longe la rive sud du lac Erié et traverse la partie sud de l'Etat de Michigan.

Longueur de la ligne principale et des embranchements 1177,67 milles.

Recettes de l'exploitation pendant l'année terminée le 31 décembre 1879.....			\$15,145,406 02
Recettes pour chaque mille du chemin.....			12,975 00

Les grandes compagnies dont je viens de donner le résultat des opérations, ont une double et une triple voie sur une partie de leurs lignes. Elles ont dû faire ces travaux pour répondre aux exigences de l'énorme trafic de leurs chemins.

Je pose le principe indiscutable que le rapport des dépenses d'exploit

tation aux recettes d'un chemin de fer diminue à mesure que le trafic augmente. Si les compagnies canadiennes et américaines réalisent des produits nets considérables, c'est parce qu'elles sont arrivées à se créer, par l'énergie qu'elles ont déployée et par la persévérance dont elles ont fait preuve, un immense trafic qui leur donne des recettes de plusieurs millions de piastres annuellement.

On nous dit avec une assurance inexplicable, que le chemin de fer du nord peut être exploité pour 60 pour cent de ses recettes. On calcule comme suit : recettes d'exploitation, \$1,000,000 ; dépenses d'exploitation, 60 pour cent des recettes, ou \$600,000 ; recettes nettes \$400,000. Dans l'opinion de ces arithméticiens, ce n'est pas plus difficile que cela. Ne leur parlez pas des causes multiples qui font varier tous les ans, tous les mois, toutes les semaines, tous les jours, le montant des recettes d'un chemin de fer, celui des dépenses d'exploitation, et, par conséquent, celui des recettes nettes. Ils vous répondraient : les dépenses d'une ligne ne doivent pas dépasser 60 pour cent des recettes d'exploitation, nous le décrétons dans notre infaillibilité.

L'expérience de l'exploitation des chemins au Canada et aux Etats-Unis détruit la prétention erronée de ces personnes, qui calculent le revenu net d'une voie ferrée comme un créancier fait son compte d'intérêt. Quelques chiffres le prouveront. Les recettes du *Canada Southern*, moins long de quelques milles que notre chemin provincial, puisqu'il n'a que 326 milles, se sont élevées pendant l'année terminée le 30 juin 1879 à..... \$2,006,824.71

Les dépenses d'exploitation ont été de..... 1,622,925.58

Recettes nettes..... \$383,899.13

Les dépenses d'exploitation se sont élevées à un peu plus de 83 pour cent des recettes.

Comment peut-on affirmer que le gouvernement doit obtenir du chemin du nord des recettes nettes de 40 pour cent des recettes d'exploitation, que l'on évalue à un million de piastres annuellement, lorsque l'on constate que celles du *Canada Southern*, exploité avec toute l'énergie et la liberté d'action d'une compagnie, n'ont été, en 1878-79, que de 17 pour cent, bien que les recettes d'exploitation aient été doubles de celles de notre chemin provincial, et que la ligne soit d'une trentaine de milles moins longue ? Je ne le comprends pas.

En 1880-81, le trafic du *Canada Southern*, comme celui de tous les chemins de fer canadiens, s'est beaucoup développé. Les recettes

d'exploitation ont atteint le très-fort montant de.....\$3,648,311.44

Les dépenses d'exploitation ont été de..... 2,588,599.86

Les dépenses d'exploitation ont ainsi été de 71 pour cent des recettes, c'est-à-dire que lorsque, comparées à celles de l'année 1878-79, les recettes de cette ligne augmentaient, en 1880-81, de 82 pour cent, le rapport des dépenses d'exploitation au montant des recettes ne diminuait que de 12 pour cent.

Je pose encore une fois la question : comment peut-on croire une seule minute qu'il soit possible au gouvernement d'exploiter le chemin du nord pour 60 pour cent des recettes annuelles d'un million de piastres, lorsque l'on sait que les dépenses d'exploitation du *Canada Southern* se sont élevées en 1880-81 à 71 pour cent des recettes de \$3,648,311.44, c'est-à-dire plus de deux fois et demie plus considérable que celles de notre chemin provincial sur une ligne moins longue ? Je trouve cela inconcevable.

Le Grand-Tronc a fait un immense trafic en 1880-81. Ses recettes se sont élevées à \$10,861,613.10. Ses dépenses d'exploitation ont atteint \$7,409,174.66, c'est-à-dire un peu plus de 68 pour cent des recettes. Et l'on voudrait que le gouvernement exploite le chemin du nord pour 60 pour cent de ses recettes ! C'est vraiment une assertion étonnante de la part de personnes qui ont pu voir de près ce que sont les affaires de chemins de fer.

Cette honorable Chambre veut-elle des preuves convaincantes de l'imprévu qui existe inévitablement dans l'exploitation des chemins de fer. En voici et de toutes récentes. Il y a eu une guerre de tarif entre les grandes lignes de Chicago, de New-York, de Boston et de Québec, pendant le premier semestre de 1881-82. Le Grand-Tronc en a subi les effets comme les autres lignes. Aussi, pendant ces six mois, ses recettes, comparées à celles des six mois correspondants de l'année 1880-81, ont diminué de \$185,870, et ses dépenses d'exploitation ont augmenté de \$200,000. C'est donc un écart de \$385,870 dans six mois ; doublez le montant, et vous avez \$771,740 pour l'année entière. Et pourquoi cet écart si considérable ? Parce que le volume du trafic du Grand-Tronc pendant ce semestre a augmenté, tandis que les taux de péage ont diminué. Le rapport des dépenses d'exploitation du Grand-Tronc à ses recettes, qui n'était que de 67.67 pour cent pendant les premiers six mois de l'année 1880-81, s'est élevé à 73.52 pour cent pendant le semestre correspondant de l'année 1881-82.

L'effet de la guerre des tarifs a encore été plus grand pour plusieurs autres compagnies que pour celle du Grand-Tronc. Comparé à celui

des six premiers mois de 1880-81, le rapport des dépenses d'exploitation aux recettes, pendant le premier semestre de 1881-82, a été comme suit pour les diverses lignes dont voici les noms :

	1er Semestre de 1880-81.	1er Semestre de 1881-82.
Le New-York central.....	54 pour cent.	60 pour cent.
Le <i>Lake Shore &amp; Michigan Southern</i> — le chemin de la rive sud du lac Érié et du sud de l'Etat de Michigan....	55 “	63 “
Le Michigan central.....	63 “	75 “
Le <i>Canada Southern</i> —le chemin du sud du Canada.....	66 “	79 “

Ces chiffres indiscutables devraient suffire pour faire revenir de leur erreur les personnes qui croient qu'il est possible d'exploiter le chemin de fer du nord, avec son trafic local encore à ses premiers développements, pour 60 pour cent des recettes d'un million de piastres par année.

Consultons maintenant la statistique officielle des chemins de fer anglais. La plus récente que nous ayons dans la bibliothèque de cette Législature est celle de l'année 1878. Elle suffit amplement aux besoins de la comparaison que je sou mets à cette honorable Chambre.

Le 31 décembre 1878, la longueur totale du réseau des chemins de fer de la Grande Bretagne était de 17,333 milles, dont 9,412 avec double, triple et quadruple voies. Le réseau entier avait coûté la somme fabuleuse de \$3,492,725,770, en capital ordinaire, en capital garanti, en capital préférentiel, en emprunts et en débetures. Le coût par mille était de \$201,505. On peut juger de la perfection des travaux de ces lignes par le montant qu'ils ont absorbé par mille.

Pendant l'année 1878, les recettes des chemins de fer anglais se sont élevées à \$302,271,875 ou \$17,440 par mille. Les dépenses d'exploitation ont été de \$165,946,840. Le rapport des dépenses aux recettes est ainsi de 53 pour cent. Me répètera-t-on que le chemin du nord peut être exploité pour 60 pour cent de ses recettes, puisque les lignes anglaises le sont bien en moyenne pour 53, comme en 1878, je réponds en continuant la comparaison commencée par laquelle je prouve qu'il est impossible d'espérer de semblables résultats dans notre pays.

Quelles sont les causes générales de la grande différence dans le rapport des dépenses d'exploitation aux recettes des chemins de fer anglais et des lignes canadiennes, notamment du chemin du nord ? Je vais les énumérer.

La première est celle de l'immensité du trafic des chemins de fer anglais. En 1880-81, les trains du chemin du nord et de l'embranchement de St-Lin, d'après la statistique officielle, ont transporté 427,265 voyageurs, soit 1152 par mille de chemin.

En 1878, les trains des chemins de fer de la Grande-Bretagne ont transporté 565,024,455 voyageurs, soit 32,592 par mille. Il me semble que voilà une assez grande différence entre le trafic des voyageurs des chemins de fer anglais et celui de notre ligne du nord.

Les recettes du transport des marchandises sur les chemins de fer anglais se sont élevées, en 1878, à \$167,823,805, soit \$9,680 par mille.

Les recettes du transport des marchandises sur le chemin du nord, y compris les malles et l'*Express*, en 1880-81, n'ont été que de \$347,177.90, soit \$935 par mille. Voilà une différence qui mérite que l'on en tienne compte dans la comparaison des dépenses d'exploitation du chemin du nord et de celles des chemins de fer anglais.

La seconde des causes principales de la différence entre ces dépenses d'exploitation est le fait que plus de la moitié du réseau anglais a une double, une triple, et une quadruple voies. Il est évident pour tout le monde que le rapport des dépenses d'exploitation aux recettes est bien moins élevé sur un chemin qui a assez de trafic pour employer deux, trois et quatre voies.

La troisième cause est le fini des travaux des chemins anglais. Ces lignes sont construites à si grands frais, si solidement fixées au sol, si minutieusement parachevées, que les dépenses d'entretien de la voie, de grosses réparations sont comparativement bien moins élevées que celles du chemin du nord, des chemins canadiens, et des voies américaines.

La quatrième cause est la différence du climat. En Angleterre, comme dans tous les pays de l'Europe occidentale, les dépenses d'exploitation des chemins de fer ne sont point augmentées pendant la saison d'hiver, comme au Canada, comme dans notre province surtout, par les tempêtes de neige et les difficultés de la circulation des trains.

Il ne faut pas oublier non plus qu'en Angleterre, en Irlande et en Ecosse, les chemins de fer n'ont pas comme les nôtres à soutenir l'active et facile concurrence d'une grande navigation intérieure qui, d'un autre côté, est pour notre pays un si puissant moyen de progrès.

Je trouve dans l'annuaire statistique de la France, de 1878, des chiffres très-intéressants sur l'exploitation des chemins de fer français. Ils me permettent de pousser plus loin la comparaison entre le trafic des chemins étrangers et celui de la ligne du nord.

La construction et l'exploitation du premier réseau des chemins de fer

français, nommé ancien réseau dans l'annuaire statistique, ont été confiées à six grandes compagnies portant les noms du Nord, de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans, de Lyon-Méditerranée, du Midi. Ce premier réseau a une longueur de 9,239 kilomètres. Le gouvernement français a subventionné ces six compagnies en argent ou en travaux au montant de 781,716,000 francs. La subvention kilométrique est ainsi de 84,600 francs. Ces compagnies construisaient leurs lignes dans un pays prodigieusement riche qui devait leur donner un immense trafic dès les débuts de l'exploitation des chemins. Cependant l'Etat les subventionnait libéralement comme on peut en juger par les chiffres que je viens de citer.

Mais on se fera une plus juste idée encore de l'importance que le gouvernement français attachait à la construction des chemins de fer, et de l'intérêt qu'il y voyait pour la France, par le tableau suivant des subventions qu'il accordait aux six compagnies.

	kilomètres.	Subventions totales. francs.	Subventions kilométriques. francs.
La compagnie du Nord.....	1,150	2,463,000	2,100
“ de l'Est.....	519	97,701,000	188,200
“ de l'Ouest.....	900	102,982,000	114,400
“ d'Orléans.....	2,020	232,644,000	115,200
“ de Lyon-Méditerranée ..	3,852	294,426,000	76,400
“ du Midi.....	798	51,500,000	64,500
Totaux et moyenne.....	9,239	781,716,000	84,600

La subvention donnée à la compagnie de l'Est pour 519 kilomètres, est de 97,701,000 francs, ou 188,200 francs le kilomètre. De son côté, la compagnie a dépensé 201,213,009 francs ou 387,694 francs le kilomètre, guère plus du double de la somme qu'elle recevait de l'Etat, c'est-à-dire que le gouvernement français l'a subventionnée au montant de près de 50 pour cent du capital qu'elle a mis dans l'entreprise, ou de 34 pour cent, moins une minime fraction, du coût total du chemin. C'est plus que la subvention que la province aura donnée au chemin du Nord.

Plus tard ces six grandes compagnies ont été chargées de la construction d'un nouveau réseau d'une longueur de 8,216 kilomètres. L'Etat les subventionnait, pour ce second réseau, au montant de 394,275,000 ou de 47,989 francs le kilomètre. Ainsi, les subventions du gouvernement français aux six compagnies pour l'ancien et le nouveau réseau,



d'une longueur totale de 17,455 kilomètres, sont de 1,175,991,000 francs, ou une moyenne de 67,945 francs le kilomètre. Le second réseau était moins largement subventionné, bien qu'il le fût encore avec beaucoup de libéralité, parce que les compagnies étaient déjà puissantes et riches, parce que leur trafic s'était énormément développé, et qu'elles pouvaient faire les frais de la construction du second réseau avec une aide moindre de la part de l'Etat.

Les chemins de fer actuellement en construction formeront le troisième grand réseau de la France.

Les lignes des deux premiers réseaux ont coûté 8,311,513,830 francs, c'est-à-dire 476,740 francs le kilomètre. C'est plus de la moitié moins que le coût des chemins de fer anglais, bien que ces frais de construction soient encore très-élevés.

Les recettes des six grandes compagnies, en 1875, se sont élevées, pour l'ancien réseau, à 634,873.302 francs, les dépenses à 280,149,758, soit 44.1 des recettes, pour le second ou nouveau réseau pour se servir du langage officiel français, recettes 176,166,090 francs, dépenses 116,917,648, ou 66.4 pour cent des recettes.

Les chiffres que je viens de citer prouvent la vérité du principe que j'ai posé : que les dépenses d'exploitation d'un chemin de fer diminuent en proportion de l'augmentation du trafic. Ainsi les recettes du premier réseau des chemins de fer français étaient, en 1875, de 68,717 francs le kilomètre, les dépenses de 30,323, les produits nets de 38,394, le rapport des dépenses aux recettes d'exploitation de 44.1 pour cent. Sur le second réseau, les recettes, pendant la même année, n'ont été que de 21,442 francs le kilomètre, les dépenses de 14,231 francs, les produits nets de 7,211 francs, et le rapport des dépenses aux recettes d'exploitation de 66.4 pour cent. Il y a donc une différence de 22.3 pour cent dans le rapport des dépenses aux recettes sur les deux réseaux.

Viendra-t-il un jour où notre chemin du Nord pourra être exploité pour à peu près 53 pour cent des recettes, comme le réseau anglais, ou pour 44 pour cent, comme l'ancien réseau français ? Je l'espère, mais quand ? Dans quarante, dans cinquante ans, quand le trafic sera devenu énorme comme celui des chemins de fer anglais et français, quand il sera huit à dix fois plus considérable qu'aujourd'hui, quand il se sera assez développé pour exiger la construction d'un double et d'une triple voie, quand bien des millions auront été dépensés à cette fin, quand les compagnies auront travaillé pendant un demi-siècle à stimuler le mouvement du commerce, quand il y aura vingt-cinq millions d'âmes

dans le Nord-Ouest canadien, sept à huit cent mille à Montréal, un demi-million à Québec.

Ces grands résultats seront aussi obtenus par l'énergique et la persévérante initiative des compagnies qui multiplieront les efforts pour développer le trafic de leurs chemins. Ce que des personnes prétendent pouvoir être fait immédiatement, sera l'œuvre de bien longues années, et ne sera jamais réalisé si le chemin du Nord ne devient pas le prolongement du chemin du Pacifique d'Ottawa à Montréal, et si nous n'assurons pas le trafic de l'ouest à la partie est de la ligne entre Montréal et Québec.

Voulez-vous assurer au chemin de fer du Nord un mouvement d'affaires aussi considérable, en proportion de sa longueur, que celui des grandes lignes dont j'ai mentionné les noms ? Eh bien, vous n'avez qu'un moyen, c'est celui de lui obtenir le trafic du Nord-Ouest canadien par le chemin de fer du Pacifique, une très-grande partie du trafic du Nord-Ouest américain par le raccordement de l'embranchement du chemin du Pacifique avec les lignes américaines au Sault Ste-Marie, une partie du trafic de la région de l'Ouest dont le commerce se concentre d'abord à Chicago, pour se diriger ensuite vers l'Europe, par le raccordement avec le chemin Ontario et Québec, et de ce dernier avec les lignes à l'ouest de Toronto.

Si l'on me dit que l'on compte sur le développement du trafic local, je réponds avec fermeté que l'on se fait d'étranges illusions, que le trafic local, sans le commerce de l'ouest, n'augmentera que très lentement, et ne produira jamais les prodiges de recettes nettes que des esprits enthousiastes font dans des moments d'une inexplicable exaltation.

Mais n'est-il pas évident pour ceux qui étudient cette question avec toute la réflexion qu'elle mérite, que le développement rapide du trafic local ne peut être la conséquence que du trafic de l'ouest ? Assurons, par tous les moyens possibles, le commerce de l'ouest aux ports de Québec et de Montréal, et ces villes feront de grands progrès. Depuis que le parlement fédéral décrétait, en 1871, la construction d'un chemin de fer canadien du Pacifique, politique qui a plusieurs fois reçu la sanction populaire dans les élections générales, j'ai espéré, j'ai cru, comme il a très-grande majorité des citoyens de ce pays, que cette entreprise nationale aurait d'immenses résultats ; je l'espère. Je le crois plus fermement que jamais. Je suis convaincu que l'énorme commerce qui sera créé par la colonisation des vastes et riches régions du Nord-Ouest, fera de Québec et de Montréal deux villes très-florissantes et très-populeuses.

J'espère qu'il me sera donné de voir cette vieille cité de Québec doubler et même tripler sa population. Quand nous aurons quatre cent mille âmes à Montréal, deux cent mille à Québec, alors le chemin du Nord aura un trafic local considérable, qu'il obtiendra des relations d'affaires entre ces deux villes et entre les fertiles campagnes qui les séparent, et dont la prospérité recevra une vigoureuse impulsion de celle des deux grands centres que le commerce de l'ouest formera et qui seront leurs marchés. Je ne saurais trop le répéter : pour développer le trafic local, il faut obtenir le trafic de l'ouest, parce que c'est ce dernier qui créera les grandes villes, l'immense mouvement des affaires, et les échanges intérieurs seront la conséquence des échanges extérieurs que Québec et Montréal feront avec l'Europe.

Il faut obtenir le commerce de l'ouest ; encore une fois, voilà quel doit être l'objectif de notre politique provinciale, comme celui de la politique fédérale est d'ouvrir nos territoires à la civilisation, et de créer ce commerce qui sera une source si féconde de prospérité. J'ai été étonné, depuis que l'on discute cette question, d'entendre parler du commerce de l'ouest comme s'il était tout créé. Point d'illusion sous ce rapport. Le trafic de l'ouest, je n'en ai pas le moindre doute, sera énorme, immense. Il jettera une semence de prospérité partout où il passera, semence qui produira certainement des fruits très abondants. Mais ce trafic, il reste à créer. Ce sera l'œuvre de dix, de vingt, de trente, de quarante, de cinquante ans. La fondation de la richesse nationale d'un grand pays est l'œuvre du temps, de siècles de labeurs, d'efforts, d'épargnes, de courage. Pour arriver à l'apogée de la fortune publique, les peuples doivent la mériter par un travail persévérant, énergique et intelligent. On serait dans l'erreur si l'on croyait que le gouvernement pourrait retirer un revenu net bien considérable du trafic de l'ouest d'ici à quelques années. Il est assez facile de réduire ce point de la discussion à une question de chiffres. On peut juger quel sera le développement possible du trafic du Nord-Ouest par l'augmentation probable de la population de ces régions. Pour apprécier ce que l'on pourrait attendre du commerce de l'ouest, pour notre chemin provincial, j'ai fait le calcul suivant. D'après le recensement de 1881, la population du Manitoba et des territoires est de 122,400 âmes. Depuis l'année dernière, il y est arrivé une trentaine de mille immigrants. Si la moyenne de l'immigration annuelle au Nord-Ouest, pendant les cinq prochaines années, atteint le chiffre de 100,000 âmes, les plus enthousiastes de la colonisation de ces territoires auront lieu d'être satisfaits. Pour savoir

quelle sera à peu près la population du Nord-Ouest, dans cinq ans, en 1887, je compte comme suit :

Population du Manitoba et des territoires de l'Ouest	
en avril 1881.....	122,400
Immigration de l'année dernière (à peu près).....	30,000
100,000 âmes, moyenne annuelle de l'immigration	
pendant les cinq prochaines années.....	500,000
Augmentation naturelle de la population.....	30,000
<hr/>	
Population probable en 1887.....	682,400

On aurait tort de supposer de trop grandes proportions au commerce qu'une population de 682,400 âmes peut faire. Sans doute que ce serait un très-bon commencement, qui permettrait d'augurer le plus favorablement de l'avenir. De plus, avant que la partie du chemin de fer du Pacifique au nord du lac Supérieur ne soit livrée à l'exploitation, le trafic du Nord-Ouest canadien se divisera entre la ligne de Winnipeg à la Baie du Tonnerre, et l'embranchement de Pembina par lequel une partie se dirigera vers St-Paul, Chicago, et, par le Grand-Tronc, à Toronto, Montréal et Québec. En hiver, lorsque la navigation du lac Supérieur sera interrompue, il est évident que le trafic du Nord-Ouest continuera forcément à se servir de la voie actuelle, tant qu'il ne pourra pas atteindre Montréal et Québec en passant au nord du lac Supérieur.

Pour développer ce trafic de l'ouest si important, et pour vaincre le plus sûrement les obstacles qui, d'ici à plusieurs années, en retarderont l'expansion, il faut remettre la tâche à la compagnie du Pacifique, à l'initiative privée, qui obtiendra des résultats que la lenteur officielle ne pourrait jamais produire.

On fait un sévère reproche au gouvernement de ce qu'il a exercé son influence pour décider la compagnie du Pacifique à acheter les deux embranchements de St-Lin et de St-Eustache. C'est l'accusation la plus futile que l'on puisse imaginer. Ces deux embranchements sont la propriété de compagnies qui ont le droit de vendre tout comme la compagnie du chemin du Pacifique à celui de les acheter. Ce qui est indiscutablement vrai, c'est qu'il est de l'intérêt public que la compagnie du Pacifique possède toutes les lignes d'embranchement du chemin de fer du Nord.

En achetant les embranchements de St-Lin et de St-Eustache, elle n'a fait qu'étendre au chemin du Nord la politique qu'elle a obtenu du parlement fédéral le pouvoir d'appliquer. Par la quatorzième clause de son contrat avec le gouvernement du Canada, elle a le droit "de tracer,

construire, équiper, entretenir et exploiter des lignes d'embranchement entre tout point ou tous points sur le parcours de la ligne-mère et tout endroit ou tous endroits dans les limites du territoire de la Puissance." Le but évident de la compagnie en demandant l'insertion de cette clause au contrat était de construire des lignes d'embranchement qui dirigeraient le trafic des régions qu'elle traverserait sur la ligne principale. Elle achète les lignes de St-Lin et St-Eustache dans le même but. L'honorable premier ministre a donné à cette Chambre les explications les plus convaincantes de l'honnêteté de la vente de ces embranchements, et répondu le plus victorieusement possible à ses accusateurs.

C'était évidemment le devoir du gouvernement de recommander à la compagnie du Pacifique d'acheter ces embranchements. Il est tout à fait dans l'intérêt du public que ces lignes soient exploitées par la compagnie de la ligne principale.

Le chemin de St-Lin peut être prolongé dans l'intérieur au grand avantage de la colonisation de la province. Ces travaux de prolongement seront plus facilement faits par la puissante corporation du Pacifique que par une compagnie limitée à l'exploitation d'une quinzaine de milles de chemin de fer, et n'ayant que très-peu de ressources. Loin de blâmer le ministère d'avoir contribué à décider la compagnie du Pacifique à acheter les deux embranchements de St-Lin et de St-Eustache, il faut l'en féliciter, parce qu'il a rendu un service réel et important à la province.

De toutes les objections si peu sérieuses faites à la politique du gouvernement, l'une des plus futiles est certainement celle que l'on soulève en prétendant que par la vente de la partie ouest du chemin du Nord à la compagnie du Pacifique, Québec est menacé de perdre le trafic de l'ouest, qui passera par Boston et New-York. Je ne comprends pas que l'on puisse exprimer une pareille crainte. Donnons un instant d'examen à ce sujet. Tout le monde sait qu'au point de vue de notre commerce extérieur l'année est divisée, pour nous, en deux parties, l'été, ou plutôt la saison de la navigation, et l'hiver.

Est-il raisonnable de supposer que pendant les six mois et demi de la navigation du St-Laurent, les exportateurs des produits du Nord-Ouest les expédieront, rendus à Montréal, par Boston et New-York, en Europe? Non, de toute évidence. Quel est le marchand de grain qui ferait transporter cinq cent mille minots de blé de Winnipeg à Montréal par le chemin du Pacifique, et qui, au lieu de les expédier de ce port ou de celui de Québec à Liverpool, les enverrait à leur destination en passant par New-York? S'il en existe un seul, je serais heureux de

le voir. J'ai appris quelques notions de mathématiques, et je me rappelle que la base d'un triangle est plus courte que les deux autres côtés. Eh bien, tirez une ligne de Montréal à Liverpool, tirez-en une autre de Montréal à New-York, une troisième de New-York à Liverpool ; cela donne un triangle. Placez le sommet de ce triangle à New-York, la ligne de Montréal à Liverpool sera la base du triangle, beaucoup plus courte que les deux côtés de Montréal à New-York et de New-York à Liverpool.

Est-ce que la loi générale du commerce n'est pas de chercher les voies les plus courtes ? Personne ne le peut contester. Comment croire que le trafic du Nord-Ouest, rendu à Montréal, ne suivrait pas la base du triangle, pour passer par les deux côtés, d'autant plus longs, que le sommet du triangle, New-York, est plus éloigné de la base ? Je laisse volontiers à ceux qui soutiennent une pareille prétention la responsabilité de leur invention, qui ne les conduira certainement pas à la gloire.

On nous parle d'un pont sur le fleuve à Montréal. Construisez-en vingt si vous le voulez, et pas un minot de blé ne sera expédié, en été, de Montréal à Liverpool *via* New-York.

Pendant la saison d'hiver, la compagnie du Pacifique aura plus d'avantage à expédier et à recevoir son trafic par Halifax et Saint-Jean, N.-B., que par Boston et New-York. Les travaux de l'embranchement de Saint-Charles, les bateaux-passeurs, la construction prochaine du chemin de Woodstock, N.-B., à la Rivière-du-Loup, vont nous donner toutes les garanties possibles que le trafic du chemin du Pacifique passera par Québec, en se servant du chemin du Nord, pour atteindre Saint-Jean et Halifax. La cité de Québec sera placée dans les conditions les plus favorables qu'elle pouvait espérer. Si, par une ligne droite entre Montréal et Saint-Jean, N.-B., la distance est plus courte, ce n'est pas la faute du gouvernement ni de la compagnie du Pacifique. Tous les statuts et tous les contrats du monde ne sauraient changer les conditions géographiques naturelles d'un pays. Ce qu'il importe à la cité de Québec, c'est d'être placée dans la meilleure position de pouvoir faire la concurrence. C'est ce que la politique du ministère lui assure par l'arrangement qui a été fait avec le gouvernement fédéral pour l'échange, entre Québec et Lévis, du trafic du chemin du Nord et de l'Intercolonial.

L'épouvantail du trafic du chemin du Pacifique passant par New-York et Boston pour atteindre Liverpool, n'a donc pas même sa raison d'être. Qu'un pont soit construit à Montréal pour favoriser le trafic du chemin du Pacifique avec les Etats de l'est, tant mieux. Québec s'en

servirait pour son commerce, bien peu considérable, il est vrai, avec ces Etats, et cette ville n'aurait aucune raison d'éprouver la moindre anxiété au sujet des résultats d'un nouveau pont à Montréal.

Je crains d'avoir abusé de la bienveillance de cette honorable Chambre en la retenant jusqu'à cette heure très-avancée de la nuit. Je compte sur son indulgence pour les quelques remarques qu'il me reste à ajouter. Je ne puis reprendre mon siège sans exprimer un profond regret de ce que l'on ait introduit dans cette solennelle discussion une série d'accusations sans l'ombre d'un fondement. La question sur laquelle nous délibérons est pourtant assez importante pour que l'on ne trouble pas l'esprit public, qui veut la juger avec calme et en connaissance de cause, par des attaques injustifiables contre le caractère des hommes publics qui administrent avec tant d'intelligence et de patriotisme les affaires de la province de Québec, et contre l'honneur du gouvernement. Depuis que je m'intéresse au mouvement politique du pays, j'ai bien des fois souhaité, et je désire plus ardemment que jamais, voir les luttes dégagées de toutes ces injures que l'on jette à la figure de citoyens dont il est bien permis de combattre les idées, mais dont on doit respecter l'opinion, reconnaître le dévouement, admirer l'intelligence. Pourquoi ne pas en élever assez le caractère pour qu'elles puissent rester bien au-dessus de la moindre influence de la malveillance, de l'envie, de la haine, des préjugés de toutes sortes? Ce système de dénigrement, ce parti pris de toujours supposer les desseins les plus pervers à ceux que la Couronne appelle à son service en appuyant leur maintien aux affaires sur la confiance de la nation et de ses représentants, est tout à fait démoralisateur. Quel triste résultat obtiendrait-on, si on finissait par convaincre le peuple que tous ceux qui se consacrent à la chose publique sont des gens sans scrupule; sans conscience. On tromperait les électeurs, et on rendrait bien plus difficile aux hommes d'Etat la lourde tâche du gouvernement. On détruirait ces leviers puissants de la prospérité et de la gloire d'un pays, la confiance dans ses chefs, la reconnaissance envers les serviteurs publics.

Heureusement, le bon sens populaire a fait justice de toutes ces accusations portées contre le caractère de nos hommes politiques. Les prétendus scandales ne sont plus à la mode. Les amateurs de ces choses en ont abusé, et le peuple n'a pas tardé à leur dire qu'il n'ajoutait aucune foi à leurs paroles accusatrices.

Jamais homme public n'a été plus vilipendé, plus calomnié, plus outragé que celui qui dirige encore d'une main si ferme et avec tant d'éclat le gouvernement de la confédération canadienne. Une fois vaincu, mais

non désarmé, en 1874, il est resté sur la brèche pour consacrer ses dernières années au service du Canada. Le peuple, dont le cœur est bon, reconnaissant et généreux, quand il est laissé à ses sentiments naturels, ne tarda pas à regretter le renvoi de celui qui avait passé sa vie à travailler pour ses concitoyens. Dans la retraite de l'opposition parlementaire, le prestige du très-honorable sir John A. Macdonald grandit encore et beaucoup. Les expressions de la plus haute confiance, du plus entier dévouement, de la plus profonde admiration, des plus chaudes sympathies, lui arrivèrent bientôt de toutes parts. Plus les attaques injustes de ses adversaires se multipliaient, plus l'enthousiasme populaire pour le vieux serviteur public augmentait. L'illustre chef du parti conservateur visita le pays, et il fit partout une véritable marche triomphale. J'ai assisté, dans les cantons de l'est, à l'une de ces imposantes démonstrations en l'honneur de sir John A. Macdonald. J'y ai vu et entendu là ce qui s'est fait et dit partout ailleurs où il a passé. Les puissantes acclamations d'immenses assemblées populaires, émues à la vue de l'homme de génie dont le nom était devenu légendaire, et entraînées par ses patriotiques paroles et ses grandes pensées, s'élevaient jusqu'aux nues, prélude et gage certains du splendide triomphe dont il devait être honoré, le 17 septembre 1878, à la confusion de ses détracteurs. Il est encore à la direction des affaires, le premier ministre, et le Canada profite de sa forte intelligence, de sa vaste expérience, et de son pur patriotisme. Le peuple, souhaite ardemment que la Providence accorde encore de longs jours à son chef. Cet homme que l'on a calomnié, que l'on a injurié, que l'on a outragé, pendant sa carrière publique, vivra dans l'histoire comme l'un des plus grands esprits politiques de ce siècle, et sa mémoire sera toujours chère à la nation reconnaissante à laquelle il aura tant contribué à préparer un si brillant avenir.

Ai-je besoin de rappeler les accusations injurieuses et les attaques odieuses dont celui qui a tenu, pendant vingt ans, les destinées du pays dans ses mains, a été l'objet ? Sir George Etienne Gartier, lui aussi, a été outragé et calomnié. On a imputé les motifs les plus pervers à ses hautes conceptions politiques, à ses actes les plus patriotiques. " Franc et sans dol," il a été droit son chemin, se plaçant bien au-dessus des atteintes de l'injustice et de la déloyauté, l'esprit fixé sur le but d'intérêt public qui était l'objet de ses énergiques efforts. Quand ce grand citoyen a été enlevé prématurément à la scène sur laquelle il avait si longtemps brillé, on a vu le magnifique et émouvant spectacle de tout un peuple accourant en deuil sur les rives du St-Laurent, pour saluer de sa pro-



fonde douleur les cendres de celui qui avait tant fait pour lui assurer d'heureuses destinées. Après avoir reçu les derniers honneurs à Québec, à Trois-Rivières, au milieu d'immenses concours de la population, les restes mortels de Cartier étaient accompagnés au cimetière de Montréal par cent mille personnes—j'étais du nombre—témoignant la reconnaissance publique pour l'homme d'Etat dont le pays regrettait si profondément la perte.

Quelle accusation injurieuse n'a-t-on pas portée contre celui qui est le chef estimé et respecté de la province de Québec dans le cabinet fédéral ? Fort dans la confiance populaire, récemment honoré par Sa Très Gracieuse Majesté pour les services qu'il a rendus au Canada, sir Hector L. Langevin, malgré le dénigrement dont il a été l'objet, a continué courageusement son importante carrière publique. Le peuple qu'il a si fidèlement servi, a le très-grand avantage de profiter de son intelligence, de la sagesse de sa parole, de ses conseils, de sa longue expérience, de son étonnante application au travail, de sa haute habileté administrative. S'il pouvait accepter toutes les candidatures qui lui seraient offertes, sir Hector L. Langevin serait élu par acclamation dans vingt comtés aux prochaines élections fédérales.

Ce que je viens de dire au sujet des trois chefs dont j'ai mentionné les noms, pourrait s'appliquer à presque tous les hommes publics qui se sont distingués dans le gouvernement du pays et dans la carrière politique.

Les attaques injustifiables plus spécialement dirigées contre l'honorable premier ministre de cette province de Québec, s'éteindront avec les passions dont elles sont les fruits. Mais le souvenir des travaux de l'honorable chef du gouvernement, de son patriotisme, de ses talents, de sa parole élocuente, vivra dans la mémoire du peuple pour lequel il se dévoue.

L'honorable chef de l'opposition a exprimé sa surprise au sujet des éloquents appels que l'honorable premier ministre a faits à ses partisans. Il constatera, j'en suis convaincu, que les paroles de l'honorable chef du ministère auront un écho retentissant dans cette Chambre et dans la province. Le cri de ralliement sera entendu, parce qu'il appelle sous le drapeau, tous les défenseurs d'une cause qui est celle des intérêts publics bien entendus et bien compris. Le parti conservateur ne se divisera point après la victoire. Plus que jamais, il a besoin d'union et d'harmonie. Plus que jamais, il a besoin du dévouement et du patriotisme de ses membres. Il a accompli de grandes choses dans le passé.

Son œuvre sera sa gloire et son titre à la reconnaissance des générations futures. Mais sa tâche n'est pas finie. Il doit continuer à la remplir avec une nouvelle ardeur, en s'inspirant des exemples des hommes d'Etat qui ont inauguré et développé cette haute politique conservatrice si féconde en heureux résultats pour notre pays. Il a toute l'intelligence et toute la force nécessaires pour l'accomplir.

Je suis homme de parti. Je suis entré librement dans les rangs du parti conservateur, après m'être convaincu, par les études que j'avais faites de son histoire, de ses principes, de ses idées, des grandes lignes de sa politique, qu'il était le plus capable de faire le bien du Canada. L'honorable chef de l'opposition nous a parlé de la liberté des députés, de l'affranchissement des liens de parti. Il paraît exister d'étranges notions sur ce point. Les partis politiques sont une nécessité de notre système de gouvernement représentatif. Il est extrêmement facile de le concevoir. La liberté d'opinion est l'un des principaux principes de nos institutions. Chaque citoyen ayant le droit de juger les questions politiques et la conduite des gouvernants, il s'en suit que les opinions sont variées. Il faut l'organisation des partis pour grouper les opinions de même ordre, leur donner de la cohésion, de la force par l'union. C'est le seul moyen de leur faire exercer une influence légitime sur la direction des affaires publiques, sur le mouvement politique du pays. Le parti n'a le droit d'exister, comme association, que pour le triomphe des idées qu'ils proclament, des principes que ses membres veulent mettre en pratique. C'est sa raison d'être. Le progrès du pays, sous toutes les formes, est le but ; l'organisation du parti est l'un des moyens de l'atteindre. Autant que personne je tiens fermement à l'indépendance de mon opinion.

Mais c'est précisément parce que je désire que l'opinion que je me forme par l'étude des questions, par l'observation des événements, soit le plus possible utile à la province, dont nous devons favoriser les intérêts, que je veux être unis à ceux qui la partagent afin que tous ensemble nous puissions avoir raison de l'opinion contraire. C'est par l'organisation, c'est par la discipline du parti que les hommes politiques restent unis pour travailler au succès de la même cause qui leur est également chère. Un parti politique comme une armée, a un drapeau, a un chef. La liberté et l'indépendance d'opinion des partisans n'excluent pas le dévouement au drapeau, la loyauté et la fidélité au chef. Bien au contraire, elles les honorent, elles en réhaussent l'éclat, elles en ennoblissent le caractère. La fidélité aux principes, au chef qui commande pour leur défense, au drapeau qui en est l'emblème, ne se conçoit pas sans

la liberté de ceux qui combattent pour leur triomphe. Pour moi le parti, ce n'est pas une association d'hommes, marchant aveuglément sous les ordres de ceux qui les dirigent, mais c'est l'union des intelligences, des courages, des grands dévouements, des efforts patriotiques, des opinions éclairées, des convictions profondes, dans une même pensée d'intérêt public, pour un même but national d'avancement du pays.

Que l'on ne dise plus que le chef du cabinet et ses collègues ont eu tort de ne pas consulter préalablement cette Chambre au sujet de la vente du chemin de fer du Nord. Une semblable prétention, si elle était admise comme principe de droit constitutionnel, serait la destruction complète de la responsabilité ministérielle, cette pierre angulaire de notre régime parlementaire. Ne sait-on pas que la responsabilité suppose la liberté d'action. C'est vrai en philosophie. C'est également vrai en politique, en droit constitutionnel, et je dis que la responsabilité ministérielle suppose, pour les ministres, la liberté d'action, c'est-à-dire le droit à l'initiative législative, à l'initiative administrative exclusive, droit qu'ils ont, comme c'était leur devoir, exercé dans l'intérêt de la province, en faisant les contrats qu'ils nous demandent de ratifier.

L'honorable premier ministre ne peut pas contraindre ses partisans dans cette Chambre à approuver la politique de son gouvernement ; il n'y pense pas, ne l'essaie pas, le put-il, je suis certain qu'il ne le voudrait point. Mais s'il ne peut pas les contraindre, il a parfaitement le droit de faire appel à leur confiance, à leur fidélité, à leur loyauté, à leur esprit de discipline, sans lesquels les plus nombreuses associations politiques se dissoudraient rapidement et deviendraient impuissantes à faire le moindre bien. Il a le droit de leur demander de s'unir pour que la glorieuse victoire électorale du deux décembre dernier ait sa solennelle consécration par la grande victoire parlementaire qu'ils remporteront très-prochainement. Comme il n'y a pas eu de défections sur le champ de bataille électoral, l'honorable premier ministre peut fort bien exprimer l'espoir qu'il n'y en aura pas dans l'arène parlementaire. Qu'il ait mis toutes ses ressources oratoires dans ses éloquentes appels à ses amis, c'est un honneur pour ces derniers, c'est la preuve de son respect pour leur liberté d'opinion, de l'estime qu'il leur porte, de la confiance qu'il repose en eux. Il sait, pour me servir de l'idée d'un illustre orateur, que la grandeur de sa politique se mesure à la dignité de ceux qui l'appuient.

Je serai heureux d'être au nombre de la grande majorité des membres de cette Chambre qui répondront à l'appel de l'honorable premier ministre. J'ai le courage de prendre la responsabilité de mes paroles et

de mon vote devant mes électeurs, devant les citoyens de cette ville et de ce district où l'on a vainement tenté de faire une agitation sérieuse. Le mouvement s'est d'abord accentué dans cette ville. Les esprits se laissaient entraîner par les prédictions de personnes ne comprenant pas, ou ne voulant pas comprendre, que l'excitation à une rivalité jalouse et tracassière entre Québec et Montréal est une faute grave, très-nuisible aux véritables intérêts de la province, et à ceux des deux villes que bien à tort l'on veut mettre en antagonisme. Quand j'ai constaté que des personnes bien intentionnées cédaient à l'entraînement d'une erreur passagère, je me suis dit que mon devoir, dans la position politique que j'occupe comme membre de cette honorable Chambre par la volonté populaire, était de m'affirmer contre le courant d'opinion que les intrigues des adversaires du gouvernement et les alarmes inexplicables de quelques-uns de ses amis, commençaient à créer. J'ai bravé avec courage les clameurs des préjugés, des craintes puériles, des fausses accusations. Lundi, le vingt-sept mars dernier, je donnais ma démission de rédacteur du *Canadien*. Pour remplir fidèlement mon devoir, j'ai brisé ma carrière de journaliste, et j'ai sacrifié le pain de mes enfants et de celle qui est la compagne de mes jours. Lorsque je me dirigeais vers les bureaux du journal où, pendant près de sept longues années, j'ai défendu, dans l'humble mesure de mes forces, mais avec sincérité et avec fidélité, la cause du parti conservateur qui, pour tous ses membres dévoués comme pour moi, est celle du pays, j'étais raffermi dans ma détermination de rompre avec mes confrères, dont je ne pouvais point consciencieusement partager l'opinion sur l'importante question du jour, par la pensée des sublimes paroles d'un grand penseur, d'un illustre moraliste et d'un profond philosophe, qui a écrit un jour ces mots : "le devoir n'en est pas moins sacré parce qu'il devient douloureux".

Ce devoir je l'accomplirai jusqu'à la fin. Depuis que je m'occupe activement de politique je me suis empressé de contribuer, autant que j'ai pu le faire, à promouvoir les intérêts du pays dans la presse et dans les discussions publiques. Ma responsabilité est beaucoup plus grande maintenant que je siége dans cette enceinte. J'en sens tout le poids et je saurai le porter. Je commence ma carrière parlementaire dans des circonstances bien solennelles. J'ai eu à prononcer mes premières paroles dans cette Chambre, je suis appelé à donner l'un de mes premiers votes, sur l'une des plus graves questions qui ait jamais été soumise aux délibérations des représentants du peuple. J'ai donné toutes les raisons d'intérêt public pour lesquelles je dois approuver la politique

ministérielle sur la vente du chemin de fer du Nord. Je voterai en faveur des propositions du gouvernement, parce que je suis d'opinion qu'elles sont très-avantageuses à la province. Je tiens à ce que le souvenir de cet accomplissement de mon devoir soit consigné dans les procès-verbaux de cette honorable Chambre, et je désire qu'il reste dans la mémoire des électeurs qui m'ont honoré de leur confiance. Ce souvenir, je veux le transmettre à mes enfants avec la profonde et consolante conviction qu'ils auront droit d'en être fier. (1)

La suite de la discussion est renvoyée à demain.

(1) Les calculs contenus dans mon discours sont appuyés sur la statistique officielle déposée sur le bureau de la Chambre par le ministre, au commencement de la session. Depuis, l'honorable trésorier de la province a préparé le compte du coût du chemin du nord, dans lequel il a inclus les paiements faits depuis la date du 4 mars dernier et le montant des arrérages et des réclamations courantes qui restent à payer. Le coût total des dépenses de construction du chemin encourues par la province est augmenté de la somme de ces déboursés faits et à faire par le gouvernement. Il est juste de faire remarquer qu'une partie de ces dépenses additionnelles a été occasionnée par les délais apportés à la ratification du contrat de vente de la partie ouest par les Chambres.

Je crois devoir faire suivre mon discours de mes calculs appuyés sur la dernière statistique officielle que l'honorable trésorier a préparée avec la plus minutieuse exactitude et avec la plus grande clarté.

Coût total du chemin de fer du Nord—

Sommes payées et dues par la province - - - - - \$12,834,567.70

Subventions municipales payées avant la construction du chemin par le gouvernement—

De la cité de Montréal - - - - - 346,644.62

“ “ Québec - - - - - 143,000.00

Valeur de la propriété des casernes de Québec à Montréal - 150,000.00

Montant - - - - - \$13,474,211.32

Coût des travaux d'une nécessité immédiate d'après les évaluations des ingénieurs - - - - - 1,098,000.00

Évaluation des travaux qu'il faudra faire pour parachever complètement le chemin et répondre aux besoins de l'augmentation graduelle du trafic, au moins - - - - - 427,788.68

Coût total du chemin - - - - - \$15,000,000.00

Longueur de la ligne principale et de ses embranchements - 356 milles.

Coût du chemin par mille - - - - - \$ 42,135.00

J'avais donc parfaitement raison d'évaluer à au moins \$45,000 le mille le coût du chemin que le syndicat de Sir Hugh Allan proposait de construire entre Ottawa et le

Sur proposition de l'honorable M. Würtele, il est voté une adresse à Son Honneur le lieutenant gouverneur le priant de vouloir bien émettre son

Sault St-Marie. Je pourrais, sans exagérer, l'évaluer à \$50,000, ce qui élèverait le coût total des 485 milles à \$24,250,000.

Dépenses de construction et de l'équipement du chemin du nord payées par la province - - -	\$12,834,567.70
Montant que la province réalisera sur son chemin. De la compagnie du chemin du Pacifique pour partie ouest - - - - -	\$3,600,000
De la compagnie du chemin du nord pour la partie est - - - - -	4,000,000
De la compagnie du chemin du nord pour transfert des droits du gouvernement contre la corporation de la cité de Québec et pour remise des débetures de la cité de Québec au montant de \$400,000 - - - - -	\$500,000
Moins la valeur au pair de \$143,000 des débetures livrées à l'honorable T. McGreevy par l'ancienne compagnie du chemin de la rive nord, avant la construction du chemin par le gouvernement - - - - -	143,000 \$357,000
Contribution de la cité de Montréal pour la construction du pont de Hull - - -	50,000 \$8,007,000.00
Montant de la subvention de la province pour la construction du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental - - - - -	\$4,827,567.70
Rapport du montant réalisé par la province au coût actuel du chemin, plus une très minime fraction - - - - -	62½ pour cent.
Rapport de la subvention provinciale au coût du chemin tel qu'évalué par les ingénieurs - - -	34¾ pour cent.
Rapport de la subvention provinciale au coût entier des travaux évalués à \$15,000,000 lorsque le chemin sera complètement parachevé - - - -	32½ pour cent.
Rapport de la subvention du gouvernement fédéral, en argent, en travaux et en terres, au coût du chemin du Pacifique, d'après le contrat fait par le ministère conservateur actuel et ratifié par le parlement du Canada, au moins - - - - -	50 pour cent.
Rapport de la subvention votée par le gouvernement de l'honorable M. Mackenzie et par ses partisans dans la Chambre élue en janvier 1874, au coût du chemin de fer du Pacifique, au moins - - - - -	60 pour cent.

Il est donc de toute évidence que le gouvernement a fait une transaction très avan-

mandat, en faveur de l'honorable trésorier provincial, pour la somme de dix mille dollars, pour faire face aux dépenses contingentes de cette Chambre, et assurant Son Honneur que cette Chambre en tiendra compte.

La séance est levée.

---

tageuse à la province en vendant le chemin du nord aux conditions qu'il a obtenues.

Dans le grand discours qu'il a fait, il y a quelques jours, au sujet du chemin de fer du Pacifique dans la Chambre des Communes à Ottawa, Sir Charles Tupper a dit que d'après de nouvelles explorations la longueur de l'embranchement du Sault Ste-Marie de la compagnie du Pacifique ne sera que de vingt à trente milles. Ce que j'ai dit au sujet du syndicat de Sir Hugh Allan acquiert une nouvelle force par le fait que la compagnie du Pacifique aura moins de trente milles de chemin à construire pour atteindre le Sault Ste-Marie.

L. G. DESJARDINS.

10 mai 1882.

---