

ASSEMBLEE LEGISLATIVE.

Séance du mardi, le 4 avril 1882.

SOMMAIRE : — Suite de la discussion de la vente de la partie ouest du chemin de fer provincial ; MM. McShane, Cameron, Robertson, Laberge, Marchand, Owens et Rinfret dit Malouin.

PRÉSIDENCE DE L'HONORABLE L. O. TAILLON.

La séance est ouverte à trois heures et vingt minutes.

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, 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. **McShane**—*député de Montréal ouest*.—M. le président, la Chambre a déjà entendu sur ce sujet des discours politiques, des discours patriotiques et elle a écouté avec plaisir sans doute des observations dictées par des hommes ayant le sens des affaires et pouvant très bien traiter cette question à ce point de vue. Comme je me propose, dans l'intérêt de l'important district électoral que je représente, Montréal-ouest, de faire quelques remarques sur ce sujet, j'ai pris la précaution d'écrire ce que j'ai à dire, afin de ne pas commettre aucune erreur dans l'appréciation que je vais faire, erreur qui pourrait peut-être se glisser dans les détails, dans le cours d'une improvisation plus ou moins rapide, et aussi afin d'être autant que possible à l'abri des fausses interprétations de mes paroles.

M. le président, j'ai devant moi une proposition, provenant de l'initiative du gouvernement, ayant pour objet de ratifier la vente de la division ouest du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental. Représentant ici la partie la plus considérable des grands intérêts manufacturiers et commerciaux de la principale ville de la province et comme mes commettants sont les contribuables les plus imposés et comme une grande partie de la dette a été créée pour la construction des chemins de fer provinciaux, j'ai beaucoup réfléchi sur la question

maintenant soumise à la Chambre, j'ai pris le soin de consulter mes électeurs et de prendre l'avis de mes amis politiques les plus dévoués que j'ai à Montréal. Car je suis, d'opinion et je l'ai toujours été, que sur toutes les questions importantes le peuple doit être consulté et que ses représentants doivent se guider sur l'avis qu'ils reçoivent ou offrir leur démission.

La division ouest du chemin est l'ancienne voie ferrée connue sous le nom de chemin de fer de colonisation du nord. La cité de Montréal a pris un très-vif intérêt dans la réussite de cette entreprise ; et moi-même je me rappelle avec orgueil la part active que j'ai prise dans son succès, en plaidant la cause de cette voie ferrées comme membre du conseil de ville de Montréal.

Pour avoir ce chemin, Montréal vota un million de piastres. Il fut établi pour donner à Montréal une proportion du commerce de la vallée de l'Ottawa et pour servir de raccordement avec le réseau des voies ferrées de l'Ouest et du Nord-ouest. Depuis que notre chemin de fer est ouvert à la circulation, le gigantesque projet dont l'exécution a été confiée à la compagnie du Pacifique, est entré dans une ère nouvelle. Déjà cette compagnie a le terminus de sa ligne à Brockville et Ottawa, mais avec l'entente bien connue de faire de Montréal le point terminal de son réseau de voies ferrées. Etant donné le fait bien connu que les ingénieurs de cette compagnie ont arpenté une nouvelle ligne d'Ottawa à Montréal, il me semble qu'aussitôt que la compagnie du Pacifique aura une voie se rendant à Montréal, le chemin de fer du gouvernement devient une simple voie locale, ayant à soutenir une concurrence possédant des moyens énormes pour tuer tout rival. Il ne peut y avoir de doute qu'une telle concurrence réduirait la valeur de notre propriété d'un montant considérable. Comme citoyen de Montréal, et comme l'un de ses représentants envoyés ici par le peuple pour surveiller et garder ses intérêts, je me sens obligé, sur une question de cette importance, de m'élever au-dessus des considérations de partis et appuyer la vente projetée, parce qu'elle fera immédiatement de Montréal le grand entrepôt du commerce du Nord-Ouest. La nature désigne Montréal comme le débouché du commerce de cet immense pays, situé au nord de la ligne 45 et à l'ouest de la tête de la navigation océanique. Il ne m'arrive pas souvent d'être d'accord avec la politique du gouvernement de l'honorable premier ministre, mais dans le cas qui nous occupe, je suis convaincu que les intérêts de la population de Montréal, que les intérêts des populations qui habitent le pays sillonné par cette voie ferrée et de toute la province en général, seront servis

et sauvegardés en vendant le chemin de fer à la compagnie du Pacifique, pour faire partie de cette voie transcontinentale, quand, dis-je, je suis convaincu de ces immenses avantages, et que je vois que l'on est sur le point de réaliser la pensée qui a donné naissance au projet de construire un chemin de fer sur la rive nord de l'Ottawa, je dis que, quel que soit le gouvernement qui fait une telle proposition, je ne puis m'empêcher de lui donner mon appui.

Je ne trouve pas que le prix obtenu pour cette division ouest représente sa valeur, et je ne puis non plus approuver la manière dont on a disposé du chemin. Je maintiens que tous les efforts possibles auraient dû être faits ouvertement pour obtenir pour le peuple de la province le prix le plus élevé pour sa propriété. Mais je suis convaincu que les avantages donnés à Montréal en faisant de la partie ouest le dernier chaînon à l'est du Pacifique sont trop vastes pour que l'on s'arrête à la considération de sujets secondaires qui pourraient mettre en danger la réalisation de cette idée. Cette vente étant faite à des hommes honorables et dignes de confiance, la province peut compter qu'elle retirera ce qui lui sera dû; notre dette publique sera diminuée d'autant; notre crédit sera amélioré en nous débarrassant du *Boss* Sénécal et de ses satellites; et alors, comme province, nous serons en état de garder la partie est de Montréal à Québec, rompre toutes négociations pendantes et sans nous hâter de la vendre maintenant, prendre, au contraire, notre temps et assurer ainsi à la province tous les avantages que nous offrira notre position.

Voilà pour la question du chemin de fer. Je vais maintenant dire un mot des dernières élections. Si je le fais, c'est que je m'autorise de l'exemple que m'ont donné tous les honorables députés de la droite qui ont parlé du grand triomphe des partisans de messieurs Château et Sénécal. Mais ça n'a pas été du tout un triomphe, parce qu'il est à présent trop bien connu que plus de \$150,000 de l'argent du chemin de fer ont été dépensées ouvertement par Sénécal, pour faire élire des hommes qui ne pourraient avoir aucune indépendance mais qui agiraient et voteraient avec docilité au moindre signe de leur maître.

Quelques-uns des honorables membres du cabinet sont venus à Montréal pendant la campagne électorale et ont parlé à des assemblées tenues dans Montréal-ouest contre James McShane. Les organes français du gouvernement ont publié des articles très-acerbés contre moi et des pamphlets ont été distribués dans lesquels on me traitait de *suisse*, de Chiniquy et d'apostat, parce que j'avais offensé ces prétendus catholiques ultramontains, en donnant quelquefois des souscriptions à d'autres qu'aux catholiques romains. Puisque j'ai une occasion de dire

en public devant la Chambre ce que j'en pense de ces hommes qui ont écrit ces calomnies contre moi, je leur dirai sans la moindre hésitation qu'il n'y a pas de danger que je change jamais de religion, car j'ai une foi dans mon cœur qui n'a jamais changé dans n'importe quelles circonstances ni sous aucun climat. Mais je ne puis dire la même chose des représentants de la presse française qui ont ainsi écrit contre moi et de quelques-uns des ministres et de leurs partisans, car pour moi il est dégradant de voir ces hommes, qui prétendent être des catholiques romains, manger de la viande comme des chiens dans la dernière semaine du carême, la semaine sainte. Cependant je rappellerai à ces hypocrites que tant que j'aurai un dollar à donner à des objets de charité ou pour tout autre but devant servir au bien public, que ce soit un catholique ou un protestant qui me demande je donnerai sans faire attention à la croyance religieuse.

Quant à ce qui regarde la partie est du chemin de fer, si j'étais député de Québec ou du district de ce nom, je combattrais de toutes mes forces la vente du chemin, car c'est le dernier espoir qui est laissé à Québec. Le chemin est cédé à des hommes qui ne paieront peut-être jamais un sou pour cette propriété.

Je partage l'opinion de ceux qui disent que quatre millions de piastres n'est pas un prix suffisant pour la partie est, car elle vaut au moins six millions. Le gouvernement avait à favoriser un ami dans cette transaction et il s'est montré moins sévère sur le prix qu'il n'aurait dû le faire.

M. le président, avant de terminer mes remarques, il me semble qu'en qualité de collègues de la même ville, je puis exprimer la satisfaction que j'éprouve de voir que vous avez été choisi pour présider à nos délibérations. La dignité, l'impartialité et l'esquisse politesse qui président à chacun de vos actes sont autant de titres à notre reconnaissance et pour ma part je vous avoue que je suis fier de vous avoir pour collègue à Montréal, d'autant plus fier que vous connaissez assez ce que vous devez faire pour ne pas intervenir dans l'élection de votre voisin, comme l'a fait un certain ministre du district de Québec.

M. **Cameron**—*député de Huntingdon*.—Je n'ai pas l'intention, M. le président, après les discours des honorables députés des deux côtés de la Chambre désireux de promouvoir les intérêts de la province, discours qui ont épuisé le sujet de la ratification de la vente du chemin provincial à la compagnie du Pacifique, je n'ai pas, dis-je, l'intention de retenir longtemps la Chambre.

L'honorable chef du gouvernement nous a parlé très-agréablement de

l'histoire de la voie ferrée, et concurremment de l'histoire du pays depuis son commencement jusqu'aujourd'hui. D'autres députés ont retracé très-minutieusement l'histoire financière et l'état de la voie, son administration et sa mauvaise administration depuis l'époque où le gouvernement a pris possession du chemin jusqu'à présent. Mon honorable ami le représentant de Montréal centre s'est particulièrement distingué dans la tâche qu'il avait entreprise de nous faire connaître l'histoire administrative du chemin de fer provincial. Je dois cependant dire que je ne tombe pas toujours d'accord avec cet honorable député dans ses conclusions, surtout lorsqu'il commet l'erreur de faire l'addition de ses chiffres sans tenir compte des règles qui régissent la comptabilité. Il est vrai qu'il découvre quelquefois son erreur et dans ce cas il veut bien nous prier de tirer un trait de crayon sur ses calculs, de les effacer et de recommencer à nouveau. Mais après avoir fait cette opération, je pense que mon honorable ami nous donne le côté du débit de son compte quand il devrait nous donner le crédit et *vice versa*. Ceci ne fait qu'une différence se chiffrant par des millions et cela ne tire pas à conséquence à présent dans les mains de financiers et de millionnaires. Je crois que les honorables députés ont pris une décision, sans s'arrêter aux arguments donnés d'une manière si logique et si concluante, quant à ce qui regarde le vote qu'ils ont à émettre sur cette importante question.

Je suis l'un de ceux, peut-être bien peu en nombre, qui ont toujours cru que le gouvernement n'aurait pas dû s'engager dans la construction des chemins de fer. Je croyais qu'en entrant dans cette voie, nous éprouverions beaucoup de difficultés, de la dissatisfaction, et que peut-être ces travaux seraient une source de corruption mise à la disposition du gouvernement, quel qu'il fut ; que les travaux coûteraient plus chers —coûteraient beaucoup plus chers—que le chemin de fer lui-même coûterait plus que s'il était construit par le capital et l'initiative des particuliers. Je me souviens très-bien, lorsque les contrats avec les entrepreneurs ont été discutés et ratifiés par la Législature, comment mon honorable ami, le trésorier d'alors, —maintenant l'ancien trésorier baillonné—de la province, a parlé des avantages qui résulteraient pour le pays de la ratification de ces contrats. Il traita plus particulièrement des termes et conditions du contrat rédigé si minutieusement et avec tant de soin qu'il était impossible de trouver une issue pour les demandes de paiements additionnels au prix du contrat ; les entrepreneurs devaient être dans l'impossibilité de réclamer, avec chance de succès, \$28,000 de plus que le prix convenu.

Les travaux étaient à peine commencés que des additions durent

être incluses dans les cahiers de charges, jusqu'à ce qu'enfin, quand le chemin fut terminé, il était difficile de dire quel était le montant le plus considérable, ou celui des contrats à leur origine ou celui des additions qui avaient été faites. A tout événement, ces dernières se chiffraient par millions et nous n'en avons pas encore vu la fin.

J'ai dit que j'avais craint que ces travaux pourraient être entre les mains de n'importe quel gouvernement un engin de corruption, et je suis chagrin de dire que cette funeste prédiction s'est plus que partiellement réalisée. Le premier ministre sous les auspices duquel les travaux furent commencés, n'a-t-il pas admis dans un document d'état que son cabinet était contrôlé par des combinaisons et si la rumeur est vraie ce qui a été reconnu comme vrai alors l'est encore aujourd'hui, car il ne sert de rien de se cacher la vérité. C'est l'opinion de quelques-uns de cette Chambre et d'un grand nombre en dehors d'ici, que c'est au patronage que procure le chemin de fer bien plus qu'au mérite de la politique qu'est dû l'accroissement considérable qui a eu lieu dans le nombre des ministériels.

Mais la principale question que nous avons à considérer est celle-ci : Est-il dans l'intérêt du bon gouvernement du pays, dans l'intérêt financier de la province, est-il dans l'intérêt de la moralité publique, considérée au point de vue politique, que le chemin de fer soit vendu ? Est-il dans l'intérêt du trésor qu'il soit vendu ? Il ne peut pas y avoir aucun doute qu'il est indubitablement dans l'intérêt public, politiquement et financièrement, que la vente ait lieu. Personne, ayant pour le guider les lumières que nous donnent le passé et le présent ne peut mettre en doute la justesse de cette affirmation ; personne, que je sache, ne l'a mise en doute, de là est sorti le fait que le sentiment public a accepté la proposition de vendre le chemin, et les seuls points qui soulèvent des débats sont ceux relatifs à la manière de le vendre, le prix convenu et les conditions de paiement.

Je ne crois pas que le gouvernement mérite beaucoup d'éloges pour la prévoyance qu'il aurait pu apporter, pour l'habile diplomatie qu'il a déployée dans cette affaire. Je ne crois pas qu'il mérite les louanges dont on l'a accablé en certains quartiers pour la manière avec laquelle il a conduit et conclu ces négociations et le marché que nous connaissons. Il est vrai qu'il a l'opinion et la recommandation d'une autorité comme celle de M. Walter Shanly pour s'appuyer. J'admets que l'opinion de M. Shanly mérite considération, car il est connu pour être un homme audessus de la moyenne pour sa largeur de vue, sa puissance de pensée et qui n'avait pas d'autre intérêt à servir que celui du public. Néan-

moins, je crois qu'il aurait été préférable, dans l'ensemble, que le gouvernement eut risqué de demander publiquement des soumissions. Il aurait été au moins exempt de l'accusation de favoritisme à laquelle il a été en butte pour avoir adopté le mode qu'il a suivi.

Je considère que le prix obtenu est raisonnable ; bien que mis en regard avec les dépenses faites pour établir la voie, la quantité du matériel roulant, les approvisionnements donnés avec le chemin, il ne paraît pas aussi élevé après tout, cependant c'est assez pour me prouver que ce sera un grand avantage pour le trésor de pouvoir compter sur un montant annuel fixe et certain pour payer l'intérêt sur notre dette consolidée, plutôt que d'être sans le sou et être obligé sans cesse d'aller sur le marché étranger pour obtenir les moyens d'administrer la chose publique.

Quand j'ai fait partie de la députation et que j'ai franchie la porte de cette enceinte, c'était dans le cours de la session de 1874-75. Il y avait alors un excédant de recettes d'un million de piastres environ dans le trésor. Aujourd'hui, il y a une dette de près de seize millions suspendue sur nos têtes, de sorte que dans ce court espace de temps dix-sept millions ont été dépensés en sus de notre revenu annuel et le même procédé se continue encore.

C'est une loi de la nature, je crois, qu'un corps acquiert plus de force et de vitesse à mesure qu'il s'approche davantage de son centre d'attraction, et très-souvent le corps ainsi attiré est réduit en poussière dans la collision qui a lieu. Le seul moyen d'empêcher la destruction de ce corps est l'intervention d'une loi plus forte, plus puissante qui arrête les progrès de sa marche. Il me semble que cette théorie a lieu d'être appliquée dans ce cas-ci. Le seul moyen de sauver la province de la ruine, c'est que la Législature prenne l'initiative et arrête, par une loi plus forte la loi de la dépense et du gaspillage qui a été souverain jusqu'ici, pourvu que le prix d'achat et l'intérêt soient appliqués au rachat de nos débetures et au paiement de l'intérêt, qui est une source considérable de dépenses pour le pays et qui enlève une bonne partie du revenu annuel.

Les termes de paiement auraient pu être plus rigoureux. Le crédit donné est long, mais vu que les débetures de la province ne peuvent être rachetées avant vingt ans ou plus, peut-être est-il mieux de laisser le prix d'achat ou une partie du prix d'achat en la possession des acheteurs, plutôt que de permettre qu'il soit confié aux mains des ministres que nous ne connaissons pas, qui ne pourraient peut-être pas justifier de la possession d'un seul dollar lorsque les débetures devront être rachetées.

Je tombe d'accord avec mon honorable ami le représentant de Montréal centre, lorsqu'il a dit que nous faissions l'éducation du peuple quant à ce qui regarde la taxe. Cet honorable député a eu le courage de ses convictions lorsqu'il a fait une telle admission.

Il n'y a pas de doute que les corporations privées, les municipalités, les districts électoraux et judiciaires ne sont pas assez confiants en eux-mêmes ; ils s'en rapportent trop au gouvernement et pas assez à eux-mêmes pour le soutien de leurs institutions. Rien ne donne plus d'indépendance comme le fait de savoir qu'on n'a besoin de personne pour faire son affaire. Il ne serait pas sage pour un homme très-désireux d'entrer dans cette Chambre de faire de cette question d'une législation d'impôt l'un des points à être résolus aux bureaux d'élection, néanmoins je crois que ce que nous voyons tous les jours, et plus particulièrement, ce qui se passe maintenant autour de nous et qui nous indique que la ville et le district de Québec se sentent près d'être abandonnés du gouvernement par la manière dont le chemin a été vendu, que tout cela, dis-je, est le résultat, la conséquence de cette mauvaise éducation de la population. Ici on n'est pas satisfait d'être laissé sur un pied d'égalité avec Montréal. Québec craint que l'esprit d'entreprise, l'industrie, l'habileté commerciale et l'audace de ses voisins de la ville-sœur vont le dépouiller de la part qu'il attendait du trafic du Nord-Ouest. Les citoyens de Québec veulent que le gouvernement intervienne en leur faveur. C'est encore la même pensée qui domine toute la situation : on manque de confiance en soi-même.

Que les citoyens de Québec montrent une bonne fois comme ils le peuvent, s'ils veulent seulement faire l'effort nécessaire, qu'ils ont l'habileté, l'esprit d'entreprise et la volonté — joints aux avantages dont la nature les a entourés et ceux qu'ils peuvent offrir — qu'ils sont capables de s'assurer une belle part du commerce de l'Ouest et du Nord-Ouest. Ainsi ces centres commerciaux, Québec et Montréal, croîtront côte à côte, par l'émulation, l'aide et la protection qu'ils se prêteront mutuellement, mais non en se jalosant l'un l'autre. Mes convictions profondes plutôt que des motifs ou des considérations politiques, et malgré les défauts du marché conclu, m'engage de voter la ratification de la vente ; me réservant le droit d'aviser à la conduite que je devrai suivre lorsque la vente de la division est aura été convenablement et directement soumise à la Chambre.

L'honorable M. **Robertson**—*député de Sherbrooke*.—Monsieur le président, je suis de l'avis de l'honorable député de Montréal ouest, que, en discutant une question de cette importance, il faut mettre de côté

tout esprit de parti. La question de disposer de la plus précieuse propriété de la province, propriété qui a augmenté si considérablement notre dette provinciale et presque paralysé toutes les branches du service public, en est une qui doit être traitée seulement suivant son mérite.

Les remarques de l'honorable député de Montréal ouest et celles du député de Huntingdon sont les seules que j'aie entendues jusqu'à ce jour sur le débat. Je pourrai peut-être répéter des choses qui ont été dites, mais je m'efforcerai d'être aussi court que possible.

Je dois dire en commençant que je suis en faveur de la vente ou de l'affermage du chemin de fer du gouvernement, parce que je crois que des compagnies privées peuvent l'administrer mieux que le gouvernement, et parce que l'administration de cette voie jusqu'à ce jour n'a pas été profitable à la province. Il ne s'en suit pas cependant que je sois en faveur de la vente projetée du chemin, ni en faveur des personnes auxquelles on se propose de le vendre.

Afin de juger sûrement cette vente de la partie ouest et de la division est de St-Martin à Québec, avec les embranchements qui se raccordent à cette voie, il faut d'abord se demander comment le chemin a coûté à la province; ce qui a été dépensé et ce qui sera dépensé pour terminer les travaux convenus dans les arrangements.

Je prends les rapports qui ont été fournis par le gouvernement à la Chambre et que j'ai raison de croire être exacts :

Montant du contrat de la partie est avec M.	
McGreevy.....	\$ 4,733,387
Payé à M. McGreevy en sus de son contrat....	927,684
	<hr/>
	\$ 5,661,071
Montant du contrat de la partie ouest avec M.	
Macdonald.....	\$ 3,601,649
Payé à M. Macdonald en sus de son contrat....	546,882
	<hr/>
	\$ 4,148,531
Montant payé par le gouvernement pour terminer le chemin en sus de ce qui a été payé aux entrepreneurs.....	\$ 2,806,823
	<hr/>
Ces sommes donnent un total de.....	\$12,616,425

On peut voir aussi que le gouvernement a payé pour compléter le chemin, outre les prix des contrats de MM. McGreevy et Macdonald,

la somme de \$5,281,389 environ 78 pour cent des contrats, et cependant les entrepreneurs réclament maintenant,—je ne le sais pas au juste, mais environ de deux millions et demi à trois millions pour des travaux qu'ils disent avoir exécutés en dehors des contrats. Outre ce qui a été payé en argent par le gouvernement pour cette voie ferrée, il faut ajouter la souscription de Montréal, entre \$650,000 et \$750,000, suivant que le terrain peut être évalué, et la souscription payée de \$400,000 de la ville de Québec, et de plus, on doit déduire du prix de vente de la division ouest au syndicat du Pacifique, le montant des dépenses, \$400,000, pour des travaux qui seront exécutés près de Montréal. Ça ne fait pas de différence que le gouvernement dépense ce dernier montant à même ses propres ressources et reçoive les quatre millions du Pacifique, ou que le syndicat du Pacifique fasse lui-même les dépenses et les retienne sur les quatre millions. Dans les deux cas, l'argent est pris sur les fonds publics pour ce chemin de fer.

Il y a encore quelques réclamations contre le gouvernement pour terrains achetés et non payés, qui seront payés tôt ou tard et que nous devons inclure dans le coût du chemin. Je ne puis pas donner le montant exact des réclamations, puisque les rapports demandés n'ont pas été fournis à la Chambre, mais en autant que je puis savoir, il y a la propriété Beaufort à Montréal, achetée et non payée, \$200,000 ; la propriété Belléville \$60,000 et les propriétés à Québec de la cour à bois et de la Pointe-au-Lièvre, réservées pour fins de chemin de fer, évaluées à \$150,000. Outre ces montants il y a le droit de passage etc ; à cela, il faut ajouter les approvisionnements que j'évalue à \$200,000 et que l'on se propose de donner aux deux syndicats qui achètent le chemin. Ces diverses sommes forment en tout environ 15 millions, et je n'ai chargé que ce qui pouvait être compris sous le titre de coût du chemin.

Les honorables députés remarqueront que je n'ai mentionné aucun intérêt sur les différentes sommes d'argent payées par la province pour la construction du chemin, quoique les intérêts forment réellement partie du coût, en autant que la province a payé l'intérêt sur les différents emprunts qu'elle a contractés pour les fins du chemin de fer. Cet intérêt se monterait à deux millions si nous voulions en faire le calcul.

Maintenant j'en arrive aux marchés concernant la vente du chemin et que l'on veut faire sanctionner par la Chambre. Bien que l'on nous demande pour le présent de nesanctionner la vente que de la partie ouest, cependant il est difficile de séparer les deux projets, qui doivent être discutés en même temps. Suivant les marchés projetés, il y a d'abord le syndicat du Pacifique qui achète la partie ouest de Montréal à

Ottawa et les embranchements pour \$4,000,000, moins \$400,000 retenues pour compléter le chemin, et le syndicat McGreevy qui propose d'acheter la division est pour \$4,000,000. Dans mes calculs de la valeur comparative des différentes offres faites, je ne comprends pas les \$400,000 requises pour terminer les travaux sur cette voie, puisque dans n'importe quel cas, cette somme devra être dépensée ; et en même temps, il est convenable d'en tenir compte quand on calcule le coût du chemin.

Nous avons l'offre d'affermage du chemin pendant 20 ans par le syndicat Allan-Rivard avec le droit d'achat au bout de dix ans à huit millions et demi, et pendant la seconde décade d'affermage à neuf millions et demi, et de payer un loyer annuel comme suit :

Pour les premiers cinq ans, \$425,000 par année, soit \$2,125,000 pour les 5 ans ; pour les cinq années suivantes, \$450,000, \$2,250,000 ; pour les cinq années suivantes, \$475,000, \$2,375,000 ; pour les cinq années suivantes, \$500,000, \$2,500,000 ; formant un total pendant 20 ans de \$9,250,000. D'un autre côté l'intérêt ou rente payée annuellement sur l'achat par les syndicats du Pacifique et celui de McGreevy-Sénécal seront de \$400,000 par année et pendant 20 ans cet intérêt s'élèvera à \$8,000,000, donnant une différence de revenu de \$1,250,000 en faveur de l'offre du syndicat Allan-Rivard sur les deux offres que vous êtes appelés à sanctionner. A ceci, il faudrait ajouter, comme gain à la province, l'intérêt d'année en année sur le montant accru de la rente payée par le syndicat Allan-Rivard, qui s'élève à \$155,000, formant un profit net en faveur de l'offre Allan-Rivard de \$1,405,000 pendant 20 ans, et il faut se rappeler que si ce syndicat eût acheté le chemin, nous aurions retiré dans un cas \$500,000 de plus, et dans l'autre cas \$1,500,000 de plus que l'offre actuelle. Je ne sache pas que le syndicat Allan-Rivard s'attendit à recevoir les approvisionnements du chemin avec le chemin sans payer de somme extra.

Rien n'est mentionné dans l'offre à ce sujet et il est à présumer qu'ils s'attendaient à payer les approvisionnements en sus du montant payable pour le chemin. Ces approvisionnements nous donneront encore une somme de \$200,000, tandis qu'avec les syndicats du Pacifique et de McGreevy-Sénécal on donne tout sans payer. On abandonne de plus au syndicat McGreevy une étendue de terrains à Québec qui valent \$150,000 et qui ne servaient pas au chemin de fer jusqu'à présent. Toutes ces sommes sont d'autant d'enlevées à la province et qui n'auraient pas été perdues si l'offre du syndicat Allan-Rivard eût été

acceptée. On perd aussi l'intérêt sur ces sommes, ce qui réduit d'autant le montant de l'offre de M. McGreevy.

Et comparant l'offre du syndicat du Pacifique et de McGreevy avec celle de Allan-Rivard, nous constatons que les premiers syndicats paient, sous forme d'intérêt sur le prix d'achat, \$400,000 par année, formant un montant, en 20 ans, de huit millions de piastres, et la rente payable par le syndicat Allan, pendant la même période est de neuf millions et quart, sans parler de la propriété que le premier reçoit et l'intérêt plus élevé que représente le dernier, et en ne calculant pas l'intérêt sur les sommes extra payées d'année en année par la compagnie Allan de plus que les deux autres compagnies. Aussi c'est une perte pour la province que j'évalue à \$62,500 par année en n'acceptant pas l'offre du syndicat Allan-Rivard.

Je n'hésite pas à déclarer que l'action du gouvernement n'est pas sage, qu'elle n'est pas dans les vrais intérêts de la province et que je ne puis l'appuyer. L'offre du syndicat Allan-Rivard aurait dû être acceptée.

J'ai remarqué dans les documents que la combinaison McGreevy-Sénécal a offert la somme de \$500,000 pour la réclamation du gouvernement contre la cité de Québec. Quand j'ai vu cela, j'ai supposé qu'on offrait cette somme pour la balance des \$600,000 que la cité doit comme souscription au chemin de fer, mais en examinant plus attentivement les papiers je trouve que la compagnie McGreevy-Sénécal offre de payer \$500,000 au gouvernement pour obtenir du gouvernement ce qui a déjà été payé par la cité, \$400,000, et il est certain maintenant que de fait ils offrent seulement \$100,000 pour la balance de la souscription de Québec qui est de \$600,000, afin d'avoir la main levée sur la ville et d'employer cet argent à leurs propres fins.

Le gouvernement devrait garder ses réclamations et ne pas les placer dans les mains d'un tiers parti ou d'une compagnie pour opprimer les citoyens de cette ville.

Je considère que la division du chemin de fer en deux parties n'est pas dans l'intérêt public. Le premier ministre a déclaré que le syndicat du Pacifique ne voulait pas acheter tout le chemin. Dans ce cas le gouvernement aurait dû travailler pour obtenir pour la partie est autant au moins que comportait l'offre du syndicat Allan-Rivard, il aurait dû accepter son offre et ne pas sacrifier autant qu'il nous le propose par le marché actuel.

Je ne veux rien dire d'acerbe contre personne, et je laisse les honorables députés se former l'opinion qu'ils jugeront à propos sur cette question, mais je trouve étrange et ce que je ne puis comprendre, c'est que

la personne qui a administré le chemin depuis deux ans et demi et qui, dit-on, remplit si admirablement son devoir, a payé seulement au trésor entre \$125,000 à \$150,000 de revenus nets par année et que cette même personne est maintenant cœur et âme pour l'achat de la partie est pour laquelle elle offre \$200,000 par année, pour la moitié du chemin, tandis qu'elle ne peut réaliser pour la province que les trois quarts de cette somme en administrant toute la ligne. C'est-à-dire que cette personne offre 25 pour cent de plus pour la moitié du chemin que tout le chemin nous donna de profits.

Je dis ceci, je ne puis pas comprendre ni je n'ai pu comprendre très-bien comment on fait autant d'efforts pour lui assurer le contrôle au moins de la moitié du chemin, à moins qu'il y ait une puissance occulte à l'œuvre, un pouvoir derrière le Trône, quelque influence du dehors qui dirige l'affaire. Que cette influence existe, je n'en ai pas de doute, et les honorables députés doivent s'attendre que des mesures seront prises à leur égard pour les induire à faire ce qu'on leur demande.

M. le président, je parle d'après ce que je connais et je rapporte ce que j'ai vu relativement à cette question. Je voterai contre le projet de vente soumis par le gouvernement. J'aurai occasion de parler de nouveau sur cette question. Atteint d'un rhume sérieux, je suis forcé de remettre mes autres remarques à plus tard.

M. Laberge—*député de Chateauguay*.—M. le président, après les brillants discours qui ont été prononcés sur cette importante question de la vente du chemin de fer du nord, il ne me reste que peu de chose à dire, cependant cette question est tellement importante que je considère que chaque membre de cette Chambre doit donner ses vues sur ce sujet.

Avant d'entrer dans le mérite de la question, je réfuterai quelques remarques faites par l'honorable premier ministre durant son long discours.

Le parti libéral a toujours été opposé aux grandes entreprises conçues par le parti conservateur, la construction du Grand-Tronc, la confédération, l'achat du Nord-Ouest, etc. Le parti libéral n'a pas été opposé à l'entreprise du Grand-Tronc, mais il s'est opposé aux gaspillages des deniers publics pratiqués par cette compagnie dans l'exécution de cette entreprise. Nous avons opposé la confédération parce que cet acte de la confédération accordait la représentation, d'après la population, et le gouvernement fédéral se réservait le pouvoir de désavouer les actes des législatures locales.

Les libéraux et un certain nombre de conservateurs craignaient que

dans un moment donné le gouvernement fédéral abusât de son pouvoir. Alors nous n'avions que des craintes, maintenant nous avons des faits pour appuyer ces craintes. La conduite arbitraire et tyrannique du gouvernement fédéral envers les gouvernements locaux nous a enlevé nos droits, notre autonomie, a réduit notre rôle à celui d'une simple municipalité. Le désaveu de l'acte passé par la Législature de Manitoba, constituant une compagnie de chemin de fer, à enlever à cette province son autonomie, ses droits et privilèges. La conduite du gouvernement fédéral dans l'affaire Mercer est une autre preuve de l'intention de ce gouvernement envers les provinces. L'intervention du gouvernement fédéral dans l'affaire Letellier est la preuve la plus forte et la plus convaincante du désir de ce gouvernement de diminuer l'importance des gouvernements locaux, afin d'arriver petit à petit à l'union législative, dernier désir du grand chef conservateur, Sir John McDonald. En effet, aujourd'hui les lieutenants gouverneurs, au lieu d'être les représentants de Notre Souveraine, ne sont rien de plus que les viles serviteurs, les employés salariés des chefs à Ottawa. Cet acte arbitraire et tyrannique, qui a conduit au tombeau un de nos plus grands, un de nos meilleurs compatriotes, a fait plus de dommage à l'autonomie de notre province aux yeux des hommes modérés et bien pensants, tant du pays que des étrangers, que n'importe quel autre acte du gouvernement fédéral. Heureusement pour la mémoire de M. Letellier, il a été vengé et noblement vengé par un conservateur, l'honorable juge Loranger dans un plaidoyer au sujet de l'affaire Mercer, prouvant que les lieutenants gouverneurs n'étaient pas les serviteurs, les employés du gouvernement fédéral, mais bien les représentants directs de la Reine.

Dans cette discussion on cherche à montrer que la conduite de l'opposition est contradictoire, parce qu'elle a voulu il y a trois ans, louer le chemin pour \$225,000 par an, et cette année parce qu'elle a approuvé la vente pour \$8,000,000. Lorsque le premier, durant les élections dernières, a dit qu'il vendrait le chemin pour \$8,000,000, nous avons déclaré, pour notre part, que nous consentirions à cette vente, pourvu que l'argent fut employé pour payer \$8,000,000 de notre dette. Est-ce là ce que veut faire le gouvernement ? non. Cet argent, d'après la manière dont on veut passer les contrats, va servir à payer les déficits de chaque année, et, peut-être pas un centin de ces millions servira à l'extinction de nos dettes. Dans 20 ans ces \$8,000,000 seront dépensés, notre chemin sera vendu et nous aurons encore toute notre dette qui est de \$17,000,000. Ce n'est pas ce que nous voulions et ce n'est pas ce que nous voulons. D'ailleurs le chemin n'est pas vendu \$8,000,000,

mais bien un peu moins de \$7,000,000, ensuite nous ne voulons pas vendre notre chemin \$8,000,000, si nous pouvons le vendre \$9,000,000 à \$9,500,000, nous voulons le vendre le plus haut prix possible. Or, par les papiers qui nous ont été soumis relativement à cette vente, nous voyons que trois différentes compagnies ont offert au gouvernement des sommes beaucoup plus considérables que celles qu'il a acceptées des nouveaux syndicats.

Nous voyons dans ces documents que le syndicat McGreevy, qui est maintenant dans le syndicat Sénécal, a offert plus que le gouvernement n'exige du syndicat Sénécal. Nous voyons dans ces documents ce qui suit :

(Page 6) M. McGreevy a offert.....	\$8,300,000
(Page 16) Hall a offert	8,500,000
(Page 30) Allan et Rivard ont offert pour la première décade	8,500,000
Pour la deuxième décade.....	9,500,000

De plus ce dernier syndicat (Allan-Rivard), s'engageait à payer aux municipalités qui voudraient construire des embranchements pour alimenter le chemin principal la somme de \$6,000 pour chaque mille de chemin fait par elles ; avantage immense pour les municipalités, le gouvernement, mais surtout pour l'avancement de la colonisation dans les comtés du nord.

Ainsi le syndicat Allan-Rivard a offert, pour l'achat du chemin, au gouvernement des avantages beaucoup plus considérables que ceux offerts par le syndicat Sénécal. En argent, sans compter les autres avantages, le syndicat Allan a offert la somme de \$9,500,000, c'est-à-dire, un million cinq cent mille piastres de plus que le prix accepté par le gouvernement du syndicat Sénécal. Encore cela n'est pas exacte, car le gouvernement ne vend pas son chemin \$8,000,000 mais bien \$7,000,000 puisque le gouvernement est obligé de dépenser sur le chemin \$400,000 qui devront être retranchées sur le prix de vente.

De plus, le gouvernement donne au syndicat Sénécal, outre le chemin de fer de Québec à Montréal, les propriétés suivantes, qui ne sont pas comprises dans le coût du chemin : la propriété connue à Québec sous le nom de Parc à Bois, évaluée à \$150,000 ; la propriété connue ici sous le nom de la Pointe-aux-Lièvres, évaluée à \$40,000, le million de souscription de la ville de Québec pour la somme de \$500,000, la souscription de \$100,000 de la ville de Trois-Rivières, ce qui fait en tout \$700,000. Retranchez cette somme de celle offerte par le syndicat Sénécal, il ne vous reste pas tout à fait \$7,000,000. De plus encore, le

gouvernement donne au Pacifique le terrain connu sous le nom des Casernes, à Montréal, ce terrain a été évalué par la ville à une somme d'au moins \$100,000. Si nous retranchons toutes ces sommes nous finirons par arriver à la conclusion que le calcul de ceux qui ont évalué cette vente à \$6,500,000 est le plus près de la vérité.

Nous voyons donc par ces calculs que le gouvernement a fait perdre à la province, en refusant l'offre du syndicat Allan-Rivard, des avantages et des sommes considérables.

Maintenant, on dit que l'administration libérale a voulu louer le chemin pour \$225,000 par année. Comment les mêmes hommes peuvent-ils approuver le gouvernement qui vend le chemin pour \$7,600,000, ce qui, à 5 pour cent, rapporte à la province \$380,000. Si le parti libéral eût loué le chemin il y a trois ans, nous serions plus riches que nous le sommes. Voici mon calcul, je le crois irréfutable. Si, en 1879, M. Joly eût loué le chemin pour \$225,000 par année, pour 5 ans, (temps où, d'après le contrat, il pouvait reprendre le chemin,) ç'aurait produit la somme de \$1,125,000.

Une partie de cette somme aurait produit des intérêts considérables. Je n'en parlerai pas. Aujourd'hui le gouvernement vend le chemin pour \$7,600,000. Je prends toujours les chiffres du gouvernement qui ne sont pas exacts d'après la déclaration de l'honorable premier faite hier soir et d'après les calculs que j'ai soumis à cette Chambre. L'intérêt à 5 pour cent de \$7,600,000 donne la somme de \$380,000.

Les revenus nets du chemin depuis qu'il est exploité par le gouvernement ont été de \$252,000, qui ajoutées à \$760,000, donnent la somme de \$1,012,000. Depuis trois ans et plus le gouvernement a dépensé au delà de \$4,000,000. Deux années d'intérêt sur ces \$4,000,000 donnent \$400,000 à déduire sur les \$1,012,000, il reste donc la somme de \$612,000. Ainsi le marché du gouvernement actuel produit \$612,000 et celui de M. Joly produit \$1,125,000, laissant en faveur de ce dernier la somme de \$513,000.

J'ai admis que les revenus nets de notre chemin avaient été de \$252,000, ce qui n'est pas admis par tout le monde puisque l'année dernière il y a eu un déficit de \$30,000 au lieu d'un excédant de cent dix mille piastres. Ainsi donc, M. le président, le marché du chef de l'opposition était bien plus avantageux que celui fait par le gouvernement actuel.

Il y a trois ans, j'ai été un de ceux qui ai engagé l'administration libérale à ne pas louer le chemin parce qu'un de ceux qui formait le syndicat, M. McGreevy, avait des réclamations contre le gouvernement pour ses travaux comme entrepreneur.

La même chose existe aujourd'hui. On vend le chemin à un syndicat dont M. McGreevy est un des membres, et ce monsieur a des réclamations considérables contre le gouvernement pour travaux faits par lui sur le dit chemin. Je dis qu'il est dangereux de vendre le chemin avant que les réclamations des entrepreneurs soient toutes réglées avec le gouvernement surtout lorsqu'un des entrepreneurs est un des membres du syndicat.

“ On dit qu'en vendant le chemin \$8,000,000, la province ne perd rien, puisque le parlement avait décidé de donner aux deux compagnies de ce chemin \$5,000,000 tant en argent qu'en terres. \$5,000,000 ajoutés à \$8,000,000 font \$13,000,000, donc le gouvernement ne perd rien et fait un bon marché.

Je prétends avec beaucoup d'autres que notre chemin du Nord coûte beaucoup plus que \$13,000,000. Depuis 1867 à 1874, époque de la politique des chemins de fer en cette province, les excédants de chaque année se montaient à \$1,075,000.

Si le gouvernement n'avait pas adopté cette politique des chemins de fer, et qu'il eut continué la même économie, dans les sept années, il aurait mis encore de côté \$1,075,000 à 5 pour cent durant sept ans donnent \$378,000 ajoutées à \$2,150,000 donnent \$2,528,000. Voilà ce qu'il y aurait dans le trésor si la Chambre n'avait pas adopté la politique des chemins de fer. Maintenant quelle est notre position? Une dette de \$15,763,852, réclamation de M. McGreevy contre le chemin \$2,500,000 je ne prends que 1,500,000, déficit de cette année \$500,000. Toutes ces sommes font \$20,291,853.

Si je calculais les intérêts des sommes dépensées sur nos chemins de fer, j'arriverais à une somme plus élevée que \$2,500,000 qu'il faudrait ajouter. Je laisse encore cela de côté, afin de donner au gouvernement la plus grande latitude possible. Nous avons retiré du gouvernement fédéral, sur les intérêts accrus sur des fonds qui nous y sont dus \$500,000, de la corporation de Montréal sur le fonds d'emprunt municipal \$554,146, ces deux sommes font \$1,054,146, il nous faut ajouter cette somme à ces \$20,291,853, ce qui fait en tout la somme de \$21,345,999, qui a été dépensée par notre politique de chemins de fer et quelques autres choses dont je vais parler.

Nous avons dépensé pour les compagnies de chemins de fer subventionnées par le gouvernement à peu près \$3,000,000. De plus, pour la construction des édifices des départements publics \$500,000 pour l'école normale à Montréal \$200,000, en tout \$3,700,000, qu'il nous faut retrancher des \$21,345,999, il reste \$17,645,999.

J'ai mis pour les chemins subventionnés par le gouvernement la somme de \$3,000,000, lorsque je vois par l'état qui vient de nous être soumis et que j'ai demandé il y a plus de 3 semaines, que ces chemins ne nous ont coûtés que \$2,397,551. Pour être dans le vrai, il me faudrait ajouter \$602,449 aux \$17,645,999. Je laisse cela de côté, car mon but n'est pas de faire un calcul exact, mais seulement de prouver que le chemin de fer du Nord nous coûte une somme plus élevée que \$17,645,999, au lieu de coûter \$13,000,000, comme le dit l'honorable premier. Retrançons cette dernière somme des \$17,645,999 il reste \$4,645,999. Où est cette somme? Elle a été dépensée pour la construction du chemin du gouvernement. En le vendant \$7,000,000 la province perd en chiffres ronds \$7,645,999. En supposant que le chemin ne nous coûterait que \$13,000,000, s'en suit-il que nous devons le vendre à la compagnie du Pacifique et au syndicat Sénécal à un prix moins élevé que celui qui nous est offert par d'autres syndicats comme le syndicat Allan-Rivard, qui nous offre un prix plus élevé et plus de garanties? Ce que nous devons chercher dans cette vente, c'est l'intérêt de la province. Or l'intérêt du pays exige que nous le vendions aussi cher que possible avec les meilleures garanties possibles.

Ce n'est pas ce que fait le gouvernement dans la vente actuelle, puisque le syndicat Allan-Rivard lui avait offert \$9,500,000. L'honorable procureur général a dit l'autre jour que sir Allan était bien satisfait de voir qu'il n'avait pas acheté le chemin. Il peut bien arriver que ce monsieur soit satisfait de voir le chemin entre les mains du Pacifique, s'il entrevoit que son commerce n'en souffrira pas; mais il ne s'agit pas ici de satisfaire sir Allan, il s'agit de voir si la province est satisfaite de ces arrangements, il s'agit d'examiner si le pays est content d'avoir perdu sur la vente de son chemin la somme de \$1,500,000. Je dis que la province n'a pas seulement perdu cette dernière somme, mais elle a perdu beaucoup d'autres avantages que lui offrait la compagnie Allan-Rivard, surtout les \$6,000 du mille qu'elle offrait de donner aux municipalités qui voudraient construire des embranchements pour alimenter le chemin principal, avantage considérable pour l'encouragement de la colonisation des comtés du nord. A l'heure qu'il est, deux compagnies demandent au gouvernement de l'aide pour construire deux chemins de fer allant dans cette immense plaine si fertile du Désert; l'une étant la continuation du chemin de fer de Saint-Jérôme, l'autre suivant la rivière *Le Lièvre*.

Si le gouvernement acceptait le syndicat de sir Allan et s'il donnait un aide à une de ces compagnies, au lieu de donner des subsides pour

faire faire ces petits chemins de colonisation, qui ne produisent aucun bon résultat, rendrait un service immense à la colonisation, au commerce et à l'industrie. C'est justement là un moyen pratique de favoriser la colonisation et l'exploitation de nos phosphates qui n'attendent que cela pour verser dans le trésor un revenu inépuisable, dit-on. Je suis opposé à la vente actuelle parce que les acquéreurs n'offrent pas de garanties suffisantes. L'honorable procureur général, répondant l'autre soir, à cette question-ci : Que fera l'administration de ces millions, si les acquéreurs se décidaient à payer au gouvernement le coût du chemin ? " C'est le secret des dieux, dit l'honorable procureur général. Je suis heureux de voir que les affaires de la province sont conduites par des divinités. Espérons, M. le président, que ce sont des divinités du bien et non pas du mal.

Cette réponse indique clairement que l'argent sera laissé entre les mains de l'administration et qu'il sera employé pour payer nos déficits annuels et faire de nouvelles entreprises. Au bout d'un certain nombre d'années tout sera mangé, notre chemin vendu et nous resterons avec notre dette qui est aujourd'hui de dix-sept à dix-huit millions. L'honorable député de Montmorency a discuté très-longuement et avec beaucoup d'habileté que lors de la confédération, le peuple n'avait pas été consulté pour faire ce changement, et qu'aujourd'hui on voudrait consulter le peuple pour vendre un chemin de fer.

L'opposition ne dit pas qu'il faut aller consulter le peuple pour vendre le chemin, mais nous disons que l'honorable premier ministre nous a déclaré qu'il ne vendrait ni ne louerait jamais le chemin avant de consulter les chambres. Cependant les contrats, les arrangements ont été signés de part et d'autre quelques jours avant la session sans consulter les Chambres en aucune manière. Cela a été fait par l'honorable premier avec intention. C'est pour forcer ses amis à voter avec lui sur cette mesure, car il va sans dire, que l'honorable premier a fait de cette question une mesure ministérielle ; ce qui enlève à ses amis leur liberté. Je ne dis pas que les ministériels sont les esclaves des ministres, mais je dis que, sur un vote de non-confiance, les membres ne sont pas aussi libres qu'ils le sont sur un vote ordinaire. Je termine, M. le président, par les remarques suivantes. Au commencement de la session, l'honorable premier a été bien malade, tellement que amis et adversaires avaient des craintes sérieuses sur l'état de sa santé, car au dire de ses amis l'honorable premier avait craché et vomit beaucoup de sang. Quelle n'a pas été ma surprise, le lendemain de cette triste nouvelle, de voir l'honorable premier venir faire dans cette Chambre un discours de trois

heures et le lendemain un autre de quatre heures et demie, conservant pendant tout ce temps et dans un atmosphère étouffant, toutes ses forces et sa même voix, tellement qu'à la fin de ses discours, l'honorable premier paraissait plus fort et plus vigoureux qu'au commencement.

Ceci est pour moi un véritable phénomène, un véritable prodige de force de caractère et de volonté, que je ne suis pas capable d'expliquer, malgré mes 30 années de pratique comme médecin.

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

Le projet de loi pour constituer "The Quebec Hotel Company, est définitivement adopté dans les formes réglementaires.

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

Pour modifier la charte de la cité de Trois-Rivières ;

Pour autoriser la compagnie d'abattoirs de Montréal à emprunter de l'argent et à émettre des débetures.

La Chambre reprend la discussion sur les résolutions relatives à la vente de la partie ouest du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental.

L'honorable M. **Marchand**—*député de St-Jean*.—M. le président, la Chambre me permettra de lui soumettre quelques aperçus qui n'ont pas encore été développés dans ce débat et qui, selon moi, sont essentiels à la question qui nous occupe.

Bien que votre récente décision ait limité pour le moment la discussion aux négociations du gouvernement avec la compagnie du Pacifique pour la vente de la partie ouest du chemin de fer provincial, je compte qu'il est admis de toute part que le projet ministériel relativement aux deux divisions de cette propriété nationale présente un tel aspect d'ensemble qu'il est impossible de l'apprécier utilement sans y mêler l'offre du syndicat Sénécal pour l'achat de la partie est et sans même comparer ces soumissions réunies avec celles qui les ont précédées. C'est en considérant toutes les négociations du gouvernement depuis la première jusqu'à celles qui sont définitivement soumises à notre ratification que nous serons mieux en position de les juger sagement. Il convient surtout de traiter cette importante question au point de vue des intérêts généraux de la province, sans trop s'attacher aux immunités particulières et aux considérations d'une nature purement locale.

C'est ce que je vais essayer de faire en aussi peu de mots que possible.

Les ministres qui ont pris part à cette discussion ont jugé bon de jeter un coup d'œil sur le passé et de faire l'historique de la politique

des chemins de fer, depuis son origine. Je crois qu'ils ont eu tort d'évoquer ces réminiscences, car elles démontrent que sur eux et sur ceux qui les ont suivis aveuglément dans cette politique aventureuse, retombe toute la responsabilité des embarras financiers dans lesquels se trouve actuellement notre province. L'honorable premier ministre, dans l'intérêt de sa réputation d'homme d'état, aurait mieux fait de laisser dans l'oubli toutes ces erreurs fatales auxquelles il a participé pour une trop large part, plutôt que d'en raviver le souvenir.

L'honorable procureur général a parlé, lui aussi, du passé, en omettant, cependant, de nous rappeler combien de fois ses liaisons de partis, je ne dirai pas ses principes, ont varié depuis dix ans. Ces variations fréquentes lui donnent pourtant un avantage marquant sur quelques-uns de ses collègues, moins flexibles dans leurs opinions : elles lui permettent de constater qu'à l'époque des grandes fautes qui ont amené la situation actuelle, il était dans le camp opposé. Il faut admettre toutefois, pour lui rendre parfaite justice, que le zèle avec lequel il soutient maintenant la cause qu'il combattait autrefois avec tout le talent qui le distingue, lui fait mériter l'honneur de partager les responsabilités de ses alliés du moment.

Dans leurs discours rétrospectifs, les honorables ministres ont commis, involontairement, je l'espère, des inexactitudes de faits qu'il est de mon devoir de relever.

L'adresse de l'honorable premier ministre à ses électeurs de Ste-Thérèse, est sous ce rapport un vrai modèle. Je suis surpris que les souvenirs lui aient fait défaut à ce point. Je trouve ce qui suit dans le discours de Ste-Thérèse : " Notre chemin nous coûte \$13,000,000. D'après le plan primitif, nous devions donner aux compagnies qui le construiraient \$2,000,000 en argent, et près de 3,000,000 d'acres de terres valant certainement au moins une piastre l'acre, soit un total d'environ \$5,000,000. . . . " Partant de cette base, l'honorable premier ministre concluait que, puisque la Législature avait consacré cinq millions de piastres pour assurer l'établissement de cette voie terrée, la province en le vendant aujourd'hui huit millions ne perd rien.

Mes honorables amis de la droite ont donc oublié que cette somme de cinq millions était prêtée et non donnée, comme on l'affirme. Par la loi de 1874 une partie de l'octroi en terres était annulée et remplacée par un prêt en argent. Afin de bien préciser ce point, je me suis donné la peine de relire la loi à ce sujet. L'article 9 se rapporte précisément à la partie vendue par le projet de contrat sur lequel nous délibérons en ce moment, le voici : " Le lieutenant-gouverneur en conseil pourra, sujet

aux dispositions des articles suivants immédiatement, accorder sous forme de prêt" qu'on veuille bien remarquer ces mots, " sous forme de prêt, à la compagnie du chemin de fer de colonisation du nord de Montréal, pour construire un chemin de fer de Montréal à Aymer, des bons ou débetures de la province jusqu'à concurrence de la somme de sept cent cinquante et un mille trois cent soixante et six piastres qu'il est par les présentes autorisé à émettre, sous telles formes, pour tels montants, et sujettes à telles dispositions en ce qui les concerne, qui paraîtront les plus propres à sauvegarder les intérêts publics."

Dans l'article suivant, au cinquième paragraphe, il est dit que : " La compagnie, en recevant les bons ou débetures de la province ou une partie quelconque d'iceux, ainsi qu'il est ci-après pourvu, donnera en échange, des débetures de la compagnie, portant intérêt, qu'on veuille bien remarquer ces mots : " portant intérêt à six pour cent par année, pour un montant égal et correspondant."

Maintenant voyons quelles sont les dispositions de la loi relative à la dotation faite au chemin de fer de Québec à Montréal. Article 15 : " Le lieutenant gouverneur en conseil pourra, sujet aux dispositions des articles qui suivent immédiatement, accorder à la compagnie du chemin de fer de la rive nord, pour la construction du chemin de fer de la rive nord de Québec à Montréal, et du chemin depuis la cité de Trois-Rivières jusqu'aux Grandes Piles, et pour l'établissement d'une ligne de bateaux à vapeur sur le Saint-Maurice, ainsi qu'il est mentionné dans l'acte de la ci-devant province du Canada, intitulé : " Acte pour constituer la compagnie du chemin de fer et de la navigation du Saint-Maurice," et au moyen d'un prêt, la somme de un million deux cent quarante huit mille six cent trente quatre piastres, et le paiement de cette subvention ou de ce prêt sera fait en bons ou débetures de la province que le lieutenant gouverneur en conseil est par le présent acte autorisé à émettre, de telle manière et pour tels montants et sujet à telles dispositions par rapport aux dits bons et débetures qu'il jugera conformes à l'intérêt public."

Le paragraphe 3 de l'article 16 dit : " La compagnie en échange et en retour de tous bons ou débetures de la province à elles accordées, en vertu des dispositions du présent acte, donnera ses propres bons ou débetures pour des montants semblables ; et tous tels bons ou débetures seront rachetables, dans trente années de leur date, et porteront intérêt aux taux de six pour cent par année, et aucune de ces débetures ne sera d'une somme moindre de cent piastres. "

En considération de cette avance en argent, l'octroi en terre était

diminué, ne laissant que un million huit cent vingt-sept mille acres de terre environ. Ces 1,800,000 acres ne valant que \$1,800,000, il n'y avait qu'un don de \$1,800,000, le surplus étant prêté ; prêt pour lequel les compagnies devaient donner des débetures portant intérêt à six pour cent à partir de la mise en opération du chemin. Il est donc certain que la Législature à cette époque n'avait pas résolu de faire un don pur et simple de cinq millions à ces compagnies ; mais qu'elle ne leur donnait, en réalité, que la valeur de \$1,800,000 sous la forme d'un octroi en terres du domaine public.

Après que la loi de 1874 eût été votée, les compagnies s'efforcèrent de tirer avantage des nouvelles concessions qui leurs étaient faites. Elles se déclarèrent cependant incapables de poursuivre les travaux, après avoir essuyé un insuccès, en Angleterre, dans la négociation de leurs bons, et elles demandèrent de nouvelles conditions. La compagnie du chemin de fer de colonisation de Montréal offrait de faire les travaux à sa charge si le gouvernement lui garantissait un emprunt de deux millions, et comme garantie elle lui offrait une première hypothèque sur le chemin et tous ses accessoires ; à défaut du paiement régulier des intérêts, le gouvernement devait avoir le droit de s'approprier le tout ; de sorte qu'au pis aller, la voie entière depuis Montréal à Hull serait devenue sa propriété, moyennant le déboursé de deux millions.

Quant à la partie est, la compagnie ne demandait qu'un prêt de \$500,000. Le gouvernement n'a pas voulu accepter ces nouvelles conditions, préférant entreprendre lui-même ces constructions. De notre côté de la Chambre, nous avons protesté contre le refus, et nous avons condamné cette nouvelle politique qui engageait la province dans des dépenses incalculables. Nous croyions alors comme nous le croyons encore, que ces travaux devaient être laissés à l'initiative privée. Mon honorable ami et collègue, le représentant de Lotbinière a même proposé à cette occasion un amendement que j'ai eu l'honneur d'appuyer déclarant que cette politique serait désastreuse pour nos finances et qu'elle menerait le pays à la ruine et à la banqueroute. On voit aujourd'hui que ces prédictions sont en grande partie accomplies et que ceux qui les faisaient n'avaient malheureusement que trop raison. Je me rappelle que l'honorable premier ministre reprochait amèrement à la gauche la position quelle prenait sur cette question l'accusant de manquer de patriotisme, parce qu'elle combattait la politique du cabinet d'alors. A cette époque comme aujourd'hui les ministres prétendaient qu'eux seuls pouvaient prévoir les désastres de l'avenir, et comme il leur convenait de n'en pas voir, ils en concluaient que personne n'avait le droit

d'exprimer ses appréhensions. Leurs prévisions optimistes n'ont pas reçu un accomplissement et nos craintes sont aujourd'hui réalisées. Les mécomptes actuels nous justifient pleinement des accusations malveillantes du premier ministre et démontrent de quel côté était le vrai patriotisme.

Aujourd'hui, la Chambre, instruite par l'expérience, doit prendre les plus grandes précautions à l'égard de ceux qui se sont rendus coupables, dans le passé, d'une imprévoyance aussi funeste, elle doit réfléchir et se dépouiller de l'esprit de parti pour décider si elle doit ratifier sans réserve le nouveau projet ministériel.

Je viens de dire que notre situation financière est sérieusement affectée ; la Chambre a dû être frappée comme je l'ai été de l'unanimité significative des honorables membres de la droite sur ce point. L'honorable premier ministre lui-même a laissé comprendre que la position actuelle est désespérée. Il a posé la question en termes formels : "Il faut vendre le chemin ou nous résigner à la taxe directe." *Dura lex sed lex*, a dit l'honorable premier ministre. C'est dur mais c'est la loi. Le gouvernement est réduit à cette triste nécessité de choisir, entre deux maux, le moindre. Les orateurs de la droite se sont efforcés de persuader la Chambre qu'elle n'avait pas d'autre alternative que de dépouiller la province de sa plus belle propriété ou de se résigner à taxer le peuple. De l'aveu de l'honorable représentant de Montmorency, dont j'ai admiré l'éloquence hier soir, il est clair que la province traverse une crise des plus sérieuses pour ses finances, et qu'une mesure extrême peut seule la tirer d'embarras. C'est peu rassurant.

On nous dit qu'il faut vendre. Admettons, pour les besoins de l'argumentation, cette triste nécessité ; mais ne convient-il pas de choisir l'acquéreur. De l'ensemble des négociations que le gouvernement a poursuivies, il ressort que nous courrons vers un état de choses déplorable. Nous prêtons main forte au monopole gigantesque qui menace de tout éteindre dans notre pays.

La compagnie du Pacifique menace de tout envahir. En prolongeant, comme elle le fait, ses rameaux dans toutes les directions, cette compagnie me fait l'effet de la pieuvre qui projette de tous côtés ses tentacules puissantes pour enlacer tout ce qui est à sa portée. Entre le monopole qui nous envahit et les propositions qui ont été faites au gouvernement d'autre part ; j'aurais préféré ces dernières. Le syndicat Allan-Rivard se présentait dans des conditions particulièrement avantageuses, et je suis étonné que le gouvernement n'ait pas attaché plus d'importance à son offre. Cette conduite a d'autant plus raison de nous surprendre que le

gouvernement a agi bien différemment avec un autre syndicat. Pendant que le cabinet traitait haut la main, les propositions de sir Hugh Allan, l'un de nos plus riches capitalistes, il accordait une considération extrême aux offres d'une compagnie représentée principalement par M. L. A. Sénécal. En voilà une du moins qui n'a pas à se plaindre des procédés de l'honorable premier ministre ; il lui a manifesté dans tout le cours des négociations la sollicitude la plus tendre et la plus dévouée. Dès le début, on voit le gouvernement, représenté par le premier ministre en sa qualité de commissaire des chemins de fer, se faire un devoir de référer à son ingénieur, la soumission de M. Sénécal, et, dans son rapport, cet ingénieur déclare avoir étudié avec soin le projet de bail de M. Sénécal.

Ainsi, que l'on admire l'empressement du premier ministre à donner toute son attention à l'offre qui lui vient de son syndicat de prédilection. Par contre, le syndicat Allan-Hall n'éprouve que déboires dans ses tentatives. On lui suscite mille obstacles dont le syndicat Sénécal est exempt. Allan promettait d'assurer à notre province des communications directes avec l'ouest, il avait ainsi à offrir comme garantie de sa bonne foi les immenses intérêts qu'il a dans la ligne de steamers qui fait le service entre le Canada et la métropole. Il pouvait dire avec raison que ses intérêts étaient identifiés et intimement liés avec ceux de la province. Rien, cependant, n'a pu faire prévaloir son offre sur celle de la compagnie à laquelle l'honorable premier ministre n'a pas cessé d'accorder sa faveur spéciale.

A propos des communications avec l'ouest, je dois dire que j'ai écouté avec beaucoup d'attention l'honorable député de Montmorency lorsqu'il a traité cette partie de la question, et j'ai regretté de voir que cet honorable député eût perdu de vue certains faits d'une extrême importance. Il nous a dit qu'il était d'une absolue nécessité pour le syndicat Allan de construire un chemin de fer depuis Ottawa jusqu'au Sault Sainte-Marie. Mon honorable ami n'a pas tenu compte des raccords qui peuvent être faits et qui réduisent considérablement les dépenses à encourir. On m'objectera peut-être que la compagnie du Pacifique est propriétaire du chemin de fer Canada central et qu'elle aurait refusé ces raccords. Je vais répondre immédiatement à cette objection et je crois pouvoir le faire d'une manière décisive en rappelant à la mémoire de cette Chambre que la compagnie du Pacifique, par ses arrangements avec la compagnie du Canada central, est obligée de donner à notre voie ferrée le droit de circulation.

Pour établir ce fait précieux dans l'état de la question, il me

suffira de citer la loi de 1880 relative à ce sujet. Le préambule de la loi adoptée par le parlement fédéral en 1880 pour ratifier et confirmer une certaine convention entre le gouvernement du Canada et la compagnie du chemin de fer du Canada central contient, entre autres dispositions, celle que je vais lire : " Or cet acte fait foi que la compagnie convient et consent, avec Sa Majesté, ses successeurs et ayants-cause, qu'elle accordera le droit de circulation, aux conditions qui devront être approuvées par le gouverneur général en conseil, au chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa & Occidental, ou à tout chemin de fer qui en sera le prolongement, depuis tout point d'intersection à l'ouest de la ville de Renfrew qui pourra être approuvé par le gouverneur général en conseil, et aussi à la compagnie du chemin de fer de Kingston à Pembroke depuis le point d'intersection de sa ligne, pourvu que tel point d'intersection soit à Renfrew, ou à l'ouest de cette ville, et à toutes autres compagnies qui pourraient avoir les terminus de leurs lignes sur ou vers le lac Huron, et qui pourront être désignés par le gouverneur général en conseil comme ayant droit à tel pouvoir de circulation. "

La compagnie du Canada central était donc tenue d'accorder ces avantages de circulation à la province de Québec et de son côté, la compagnie se portant acquéreur de notre voie ferrée avait droit à la jouissance des mêmes avantages. A part cela, le syndicat Allan, comme on le trouve dans la correspondance qui a été déposée sur le bureau de la Chambre, avait pris des arrangements avec des capitalistes de l'ouest dans le but d'établir une ligne qui donnerait une voie ferrée continue jusqu'à St-Paul.

La compagnie n'avait donc qu'à construire un chemin de la station Callander au Sault Ste Marie, ce qui aurait été beaucoup moins onéreux pour elle que d'établir une ligne partant directement d'Ottawa et se rendant au point de raccordement avec les voies ferrées américaines de l'ouest. A l'appui de la prétention que j'émetts, que le syndicat Allan-Rivard offrait de donner à la province des communications avec l'ouest, nous avons la lettre de ces messieurs en date du 21 février, que voici : " Monsieur le commissaire.—En réponse à la question que vous nous avez posée hier, concernant nos intentions sur un raccordement entre le chemin de fer Q. M. O. & O., et les chemins de fer de l'ouest, et les moyens que nous pouvons avoir à notre disposition pour établir ce raccordement, nous désirons répéter ici, par écrit, les déclarations que nous avons faites dans l'entrevue que nous avons eue avec vous, savoir que notre but en soumissionnant pour localisation du chemin de fer a été d'établir une communication directe et indépendante entre Montréal et

l'ouest, en sorte qu'il pourrait être vrai de dire, si nos projets se réalisaient, que la province de Québec serait dotée de deux chemins de fer du Pacifique au lieu d'un. Nous pouvons ajouter que dans le but de préparer ce résultat, l'un de nous est entré en correspondance avec des capitalistes grandement intéressés dans certains chemins de fer de l'ouest, et il a reçu l'assurance que ces messieurs viendraient nous rencontrer au Sault Ste-Marie avec une voie ferrée aussitôt que nous pourrions nous y rendre nous-mêmes. Les intérêts que nous représentons et qui nous attachent à cette province nous ont toujours semblé être une garantie suffisante que ce raccordement serait établi sans délai."

"Vous admettez que l'établissement d'arrangements satisfaisants entre le chemin de fer Q. M. O. et O. et les chemins de l'ouest, suivra intailliblement de près la signature du contrat par lequel notre compagnie acquerrait le contrôle de ce chemin, car le succès financier du chemin de fer Q. M. O. et O., absolument comme la prospérité de la cité de Montréal et de la province de Québec, dépend des conditions dans lesquelles l'immense commerce de l'ouest pourra y être transporté. Nous avons compris cela dès avant l'entrevue de lundi dernier, et si vous voulez bien consulter notre soumission vous y trouverez la déclaration formelle faite par les soumissionnaires qui basent leurs espérances de succès précisément sur ce commerce de l'ouest."

Le syndicat Allan-Rivard s'était assuré les mêmes raccordements que pouvait offrir le syndicat le plus en faveur auprès du gouvernement.

Il est donc parfaitement clair que, quant à ce qui regarde les communications avec l'ouest, le syndicat Allan-Rivard n'en cédait en rien à son rival privilégié.

En outre, le prix du loyer offert par le syndicat Allan était plus avantageux, mais comme on a changé tout à coup la nature des négociations, je n'en parlerai que pour expliquer ce changement insolite.

On voit que M. McGreevy retire son offre et que la compagnie du Pacifique se porte acquéreur. Dans les combinaisons savantes qui ont écloré à ce sujet, vendre tout le chemin à cette compagnie ne faisait pas l'affaire de quelques intéressés, et l'on imagina de diviser le chemin en deux et de charger un autre syndicat d'exploiter la partie est. Les bornes assignées à la discussion m'empêchent pour le moment d'entrer dans de longs développements; cependant la tâche que je me propose d'accomplir m'obligeant de faire la comparaison des avantages offerts par le syndicat Allan avec ceux du syndicat Sénécal, j'espère que l'on voudra bien me le permettre.

Je viens d'indiquer à la Chambre quelques uns des avantages incontes-

tables que présentait le syndicat Allan-Rivard. Il offrait en outre, comme loyer du chemin de fer : \$425,000 pour les premières cinq années, avec une augmentation de \$25,000 tous les cinq ans, ce qui donnait une moyenne de \$462,000 comme revenu annuel. Nous pouvions donc compter sur cette somme pour aider à éteindre le déficit dans les opérations financières de l'année, et pour faire honneur à nos engagements. Outre cela, ce syndicat offrait, comme je l'ai établi il y a un instant, des communications avec l'ouest, et cette assurance était appuyée comme garantie de sa réalisation, sur les immenses intérêts qu'à sir Hugh Allan dans la flotte de steamers qui fait le service entre le Canada et l'Europe, intérêts qui sont intimement liés avec ceux de la province.

En regard de ces offres, nous avons les contrats soumis à nos délibérations et qui sont signés par la compagnie du Pacifique et le syndicat Sénécal. Ces deux compagnies achètent notre chemin pour huit millions de piastres moins \$400,000 qui sont retenues pour terminer la voie.

Prenant, cependant pour base de calcul le chiffre de huit millions, nous trouvons, pour revenu annuel, la somme de \$400,000, soit le produit de l'intérêt à 5 p. c. Ainsi au lieu de \$462,000 que nous aurions reçues par année, nous n'encaisserons que \$400,000 ; c'est donc \$62,000 de moins. Nous nous privons, par conséquent, de la somme de \$62,000 pour couvrir le déficit annuel. Voilà, M. le président, un fait évident, incontestable, que ne peut nier le plus obstiné des partisans de la politique ministérielle. Comment prétendre, en face de ces chiffres, que les arrangements pris par le gouvernement sont les meilleurs qu'il lui fut possible de faire, dans les circonstances. Dans le cas de la soumission Allan-Rivard, il recevait plus et donnait moins que dans le cas qui est soumis à nos délibérations et le devoir du gouvernement était d'accorder ses préférences à cette soumission.

Pour établir la nature des engagements que le syndicat Allan-Rivard était décidé de prendre à sa charge, nous avons lu la lettre de M. Rivard. Cette lettre fut écrite en réponse à l'honorable premier ministre, après que l'offre de ce syndicat fut en la possession du gouvernement. En voici un extrait :

“ Autant que j'ai pu saisir la nature et la portée de ces diverses conditions, je crois que les unes expriment des obligations assumées par le gouvernement de Québec, et que les autres ont rapport à certains travaux nécessaires ou utiles pour le parachèvement ou l'amélioration du chemin de fer. Si je ne me trompe, je puis ranger dans la première catégorie l'embranchement des casernes, la station centrale, les usines et peut-être quelques autres détails qui ont pu m'échapper. Il est

évident que le syndicat que je représente, prenant le chemin de fer, en prend aussi les obligations et devra exécuter les travaux que je viens d'énumérer, de même qu'il devra établir la traverse de Lévis, dans les conditions arrêtées entre les deux gouvernements, un raccordement avec le Grand-Tronc, le Pacifique canadien et les chemins de fer du sud, compléter la ligne jusqu'à l'eau profonde à Québec et le chemin de ceinture de Trois-Rivières. Il y a encore divers autres travaux, dont vous ne m'avez pas donné la liste, mais qui sont projetés et qui devront être exécutés au fur et à mesure qu'ils deviendront nécessaires ou utiles. Ainsi le ballastage du chemin que vous m'avez spécialement mentionné, est une nécessité de l'entretien convenable de la voie, que votre ingénieur devra surveiller pendant toute la durée du bail. ”

D'après la teneur de cette lettre, il est donc clair que le syndicat Allan s'obligeait de compléter l'établissement de la voie moyennant \$400,000. Avec le système actuel on donne beaucoup plus en valeur et l'on reçoit moins qu'avec le syndicat dont on a dédaigné les offres.

Il y a un autre point qui doit dominer nos délibérations, car de la manière dont nous allons le décider dépend la sauvegarde des immenses intérêts que la province est à la veille de remettre à des compagnies privées. Ce point, peut-être le plus important de tous, s'impose rigoureusement à notre considération, à notre examen le plus attentif.

Nous devons bien examiner les garanties que nous offre le personnel du syndicat qui sollicite la propriété du chemin provincial. Je fais abstraction de la compagnie du Pacifique, dont la solvabilité n'est mise en doute par personne. Quant au syndicat Sénécal, toutes ses garanties n'existent que dans les conditions sous lesquelles il doit se constituer en compagnie. J'examinerai dans l'instant son projet de constitution qui nous est soumis et l'on verra à quoi se réduisent ses garanties.

Mais parlons d'abord des contrats. J'y trouve des dispositions d'une interprétation difficile, bien que mon honorable ami le procureur général nous ait déclaré que tout y est parfaitement clair. Je suis chagrin de différer sur ce point avec l'honorable ministre. Ainsi la clause trois me paraît avoir une rédaction qui laisse à désirer. L'honorable procureur général prétend qu'elle oblige la compagnie du Pacifique à faire tous les travaux nécessaires pour terminer l'établissement de la voie ferrée de Montréal à Ottawa, moyennant une retenue de \$400,000 sur le prix de vente, les quatre millions. Cette clause, suivant moi, ne dit pas cela. En voici le texte :

3. “ Il est de plus stipulé entre les parties aux présentes que les différents travaux de construction qu'on exécute maintenant dans et

près de la cité de Montréal, pour les fins du chemin de fer susdit, comprenant une double voie jusqu'à la gare des Casernes de la porte de Québec, seront continués et complétés par le gouvernement d'après les contrats qui sont maintenant en existence, et conformément à ces contrats, en autant qu'il existe des contrats à cette fin, et s'il n'en existe pas, alors d'une manière convenable ; le gouvernement construira aussi sur la partie de la propriété Macdonald maintenant vendue, un hangar à fret pour l'usage de la compagnie, de quarante pieds par quatre cents pieds qui ne coûtera pas moins de dix mille piastres, le plan devant en être approuvé par la compagnie. Et une station sera construite par la compagnie sur la propriété susdite des casernes de la porte de Québec, dans le délai d'un an de la date des présentes, au coût de pas moins de \$60,000, et la compagnie paiera au gouvernement à même le prix d'achat ci-dessous mentionné, la somme de \$240,000 en considération de son obligation de faire exécuter les contrats susdits et de faire construire le dit hangar à fret, et ces paiements seront faits au fur et à mesure que les travaux progresseront, et la dite compagnie pourra se réserver, à même le prix d'achat, la dite somme de \$60,000 pour la station susdite".

Ainsi, d'après cette clause, la compagnie *paiera au gouvernement \$240,000 sur le montant qu'elle devra au gouvernement, pour certains travaux de construction à être exécutés par le gouvernement.*

Ce qui est clair en tout ceci, n'en déplaie au gouverneur général, c'est le profit que fait la compagnie du Pacifique sur le gouvernement, en faisant double emploi d'un seul montant.

Voyons maintenant à combien s'élèveront les travaux qui restent à faire, et si cette somme de \$240,000 suffit à leur exécution. D'après les rapports officiels, le ballastage coûtera \$100,000, le prolongement de la voie jusqu'aux casernes \$225,000, le hangar ou remise \$10,000, les ateliers \$75,000. Total : \$410,000. Pour ces travaux que le gouvernement s'oblige de parachever, il reçoit les \$240,000 qu'il déduit en même temps, remarquons-le bien, de son prix de vente. Et le surplus? . . . Eh bien, le surplus de cette dépense que le gouvernement s'oblige à faire, est virtuellement une nouvelle déduction à faire sur le prix du chemin, sur les \$4,000,000.

J'ai mentionné, il y a un instant, les garanties offertes par le syndicat Sénécal, et je vais pouvoir en parler ici sans sortir du cadre de la discussion, attendu que ces garanties se rattachent à la présente opération et qu'elles en forment un des points les plus importants, comme je crois pouvoir le faire comprendre.

D'après les documents produits, le syndicat Sénécal se chargera de certaines obligations du gouvernement vis-à-vis la compagnie du Pacifique, et cette compagnie lui paiera les \$240,000 que je viens de mentionner ; mais le gouvernement n'en reste pas moins garant envers la compagnie du Pacifique, du fidèle accomplissement de ces obligations. Il est donc essentiel de constater, avant de ratifier cet arrangement, si le syndicat Sénécal, ou plutôt la compagnie qui doit le remplacer, présentera des conditions de sécurité parfaite à cet égard.

Je constate d'abord que la responsabilité de cette compagnie, en vertu de sa charte projetée, sera limitée à un million de piastres, chiffre de son fonds social ; mais la mise des actionnaires dont sera formé ce fonds social, pourra, en vertu de l'article deux de cette charte, ne présenter qu'une valeur fictive, au gré du conseil des directeurs, que cet article autorise à émettre des *actions libérées, (paid up stock) à tels prix et conditions qu'ils pourront établir.*

Voici cet article :

“ Le capital social de la compagnie sera de un million de piastres divisé en actions de cent piastres chacune, lesquelles seront transférables de telle manière et à telles conditions que pourront prescrire les statuts de la compagnie ; et ces actions, ou tout nombre de ces actions, pourront être accordées et émises *comme actions libérées*, pour valeur reçue *bonâ fide* par la compagnie, soit en argent ou au pair, *ou à tels prix et conditions que le conseil des directeurs pourra établir*, et comme partie de la considération de tout contrat passé par la compagnie. ”

Plus loin, on trouve les conditions d'existence de la compagnie. Elles sont comme suit :

“ Dès que le capital social de la compagnie sera souscrit, et que cinquante pour cent de cette somme auront été versés, et qu'un dépôt de cinq cent mille piastres aura été fait entre les mains du trésorier de la province de Québec, en argent ; pour l'objet et conformément aux conditions stipulées dans le précédent contrat, le dit contrat deviendra et sera transféré à la compagnie, sans qu'il soit nécessaire d'exécuter aucun acte ou instrument à cet effet ; et ces conditions une fois remplies, la compagnie sera investie de tous les droits des entrepreneurs nommés dans le dit contrat, et elle sera tenue à l'exécution et assujétie à la responsabilité résultant de tous leurs devoirs et obligations, dans la même mesure et de la même manière que si le dit contrat eût été consenti par elle, et non par les dits entrepreneurs,—et dès lors les entrepreneurs, comme particuliers, cesseront d'avoir aucun droit ou intérêt dans le dit contrat, et ils ne seront assujétis à aucune obligation

ou responsabilité créée par le contrat autrement que comme membres de la corporation par le présent constitué. ”

Pour prendre possession du chemin de fer et entrer en jouissance de tous les privilèges, la compagnie Sénécal n'aura donc qu'à verser entre les mains du trésorier de la province, la somme de \$500,000.

Mais voici ce qu'il y a de plus énorme dans toute cette transaction : En vertu de l'article 22 de la charte dont le projet nous est soumis par le gouvernement, la compagnie Sénécal aura le droit d'émettre des obligations hypothécaires au montant de \$25,000 par mille du chemin, et ces obligations constitueront une première hypothèque avec priorité sur la réclamation du gouvernement pour la balance de son prix de vente ; de sorte que Messieurs Sénécal & Cie, une fois en possession du chemin du Nord, au moyen du paiement au trésorier pourront émettre leurs obligations préférentielles au montant de cinq millions de piastres, en empocher s'ils le veulent, le produit net, céder leurs actions à des hommes irresponsables, et laisser le gouvernement se tirer d'affaire de son mieux avec son hypothèque secondaire, contre une compagnie devenue insolvable par cette opération digne des plus beaux exploits de la tribu des agioteurs européens, qui font l'admiration de nos spéculateurs politiques.

L'honorable M. **Chapleau**—*premier ministre*.—Je nie à l'honorable député le droit de donner cette interprétation à la clause en question. Le gouvernement conserve la première hypothèque. Ce projet de loi a été rédigé avec le plus grand soin et il donne toutes les garanties désirables.

L'honorable M. **Marchand**.—Je soutiens au contraire que la négligence la plus inconcevable se révèle dans toute cette rédaction. Voici, du reste, le texte de cette clause 22. Je le sou mets à l'interprétation de la Chambre ;

22. *La compagnie, sur l'autorisation d'une assemblée générale spéciale des actionnaires convoquée à cet effet, pourra émettre des obligations hypothécaires jusqu'à concurrence de vingt-cinq mille piastres par mille du chemin de fer du nord pour les fins de l'entreprise autorisée par le présent acte, lesquelles constitueront une première hypothèque et auront priorité sur le dit chemin de fer construit ou acquis, et qui sera construit ou acquis par la suite, et sur les biens et propriétés meubles et immeubles acquis et à acquérir par la suite, y compris le matériel roulant et l'outillage, et sur ses péages et revenus (déduction faite sur tels péages et revenus des frais d'exploitation), et sur les immunités de la compagnie, le tout tel qu'il*

sera déclaré et décrit comme étant ainsi hypothéqué dans tout acte d'hypothèque tel que ci-après prescrit.

L'honorable M. **Loranger** — *procureur général*. — L'honorable député se trompe complètement sur l'interprétation de cette clause. Le gouvernement conserve sa première hypothèque.

L'honorable M. **Marchand** — L'honorable procureur général ose-t-il engager sa réputation d'avocat sur cette prétention.

L'honorable M. **Loranger** — Oui.

L'honorable M. **Marchand** — Eh bien, j'invite l'honorable ministre à relire cette clause avec attention avant de se prononcer définitivement. Quant à moi, je n'hésite pas à lui donner cette signification et je prétends que, si elle est adoptée sous cette forme, notre province aura disposé de son chemin de fer sans aucune garantie pour en assurer le prix et qu'elle restera responsable sans recours, des obligations dont la compagnie Sénécal se sera chargée, à son acquit, envers la compagnie du Pacifique.

Je ne veux pas prolonger davantage un débat qui a duré depuis plusieurs jours déjà. J'ai voulu simplement présenter à la Chambre quelques aperçus qui ne lui avaient pas encore été soumis. Je résume donc les différents points que je me suis efforcé d'éclaircir, en disant que les marchés que le gouvernement a faits avec la compagnie du Pacifique et le syndicat Sénécal sont moins avantageux que celui proposé par le syndicat Allan-Rivard ; que le gouvernement a manqué à ses engagements et à son devoir en faisant ces arrangements sans avoir, au préalable, consulté les Chambres ; enfin, qu'il a fait preuve de la plus regrettable incurie, pour me servir d'un terme radouci, en repoussant les meilleures offres, pour accepter, avec des garanties douteuses, les moins avantageuses, afin de satisfaire, il faut bien le présumer, des intérêts autres que ceux de la province.

L'honorable procureur général se félicitait comme membre du gouvernement et félicitait la province de ce que la vente eut été faite aux conditions que l'on connaît, et toute son argumentation reposait sur le fait de l'opportunité de la vente. Tout le monde admet que le chemin de fer doit être vendu à cause de l'état délabré dans lequel se trouvent les finances de la province, a dit mon honorable ami. De ceci il conclut que la Chambre doit approuver les négociations faites par le gouvernement et ressentir la satisfaction dont son discours nous a révélé la plénitude chez lui. Je ne suis pas prêt à dire que je partage complète-

ment sa manière de voir. Quant à la nécessité de vendre, je ne la vois que trop dans le triste état où les extravagances des gouvernements conservateurs ont mis le trésor public. Nous de l'opposition, nous avons la consolation de savoir que nous ne sommes pour rien dans les causes qui produisent aujourd'hui une situation aussi déplorable. Bien loin d'y avoir contribué, nous n'avons jamais cessé d'avertir le peuple du danger au-devant duquel nous allions avec une rapidité alarmante. Nous n'avons jamais cessé de le mettre sur ses gardes et de l'inviter à voir le gouffre qui se creusait sous ses pas, et dont les honorables ministres paraissent commencer à apprécier la profondeur, lorsqu'ils nous demandent de vendre la plus belle des propriétés de la province pour un prix égal à la moitié de ce qu'elle nous a coûté ; si non, de nous résigner à la taxe directe.

Nous avons fait tout ce qui était en notre pouvoir pour empêcher qu'une aussi déplorable nécessité se présentât. Nos efforts persévérants ont été vains. Nos cris d'alarme, on les a dédaignés. Aujourd'hui, malheureusement pour la province, nos prédictions se trouvent réalisées à la lettre, et c'est un gouvernement conservateur qui est obligé de l'avouer publiquement à la députation. La dure expérience que nous avons acquise rendra-t-elle plus sage pour l'avenir mes honorables amis de la droite ? Je regrette de ne pouvoir l'espérer.

L'honorable procureur général a exhorté la Chambre à se réjouir avec lui sur le prétendu succès des négociations relatives à la vente du chemin de fer, et il l'invite à voter approbation avec empressement. Je regrette de ne pouvoir partager son enthousiasme. Il ne suffit pas de vendre pour mériter l'approbation que recherche mon honorable ami ; mais il faut *bien vendre* ; il faut surtout avoir pris toutes les précautions essentielles à un marché de cette importance, c'est ce qui n'a pas été fait.

La question que nous avons à décider à l'heure qu'il est, est celle-ci :

Le gouvernement a-t-il bien fait en vendant aux conditions que nous connaissons ?

Cette question étant ainsi posée et elle doit l'être de cette manière, nous répondons que le gouvernement a fait mal cette négociation ; qu'il a été forcé par la pression d'une influence néfaste qui le domine, et cela au grand désavantage des intérêts de la province. Nous répondons qu'il a fait un marché ruineux pour le pays, et que ce marché ne satisfait pas les vœux du peuple. On nous dit que la vente a lieu afin de diminuer le fardeau de la dette et d'alléger le budget des lourdes charges qui pèsent sur le revenu annuel pour la dette publique. Eh ! bien

à ce point de vue encore, la vente opérée est une mauvaise transaction puisqu'elle ne liquide qu'une partie de la dette, inférieure à la moitié du prix de la propriété vendue. L'honorable premier ministre a beaucoup vanté sa *politique d'affaires*. Jusqu'ici cette fameuse *politique d'affaires* n'a consisté qu'à se mettre entre les mains des *faiseurs*, comme on les appelle en France, et nous commençons à voir les tristes résultats de cette politique aventureuse, au moyen de laquelle il a compromis le crédit de notre province à l'étranger. L'exploitation des gisements de phosphate n'a guère avancé, depuis que ce *gouvernement d'affaires* est au pouvoir ; dans tous les cas, ce qui a été fait n'a guère profité au pays. Je présume que cette exploitation faisait aussi partie de la *politique d'affaires* de mes honorables amis de l'autre côté de la Chambre. On a vendu des terrains à phosphate pour la somme de \$15,000 sur laquelle on a retiré \$3,000 et le reste est payé au moyen d'un chèque sur une banque où le signataire du chèque n'a pas de dépôt. Est-ce là, je le demande, une bonne *politique d'affaires*.

On nous montre une augmentation des recettes. Mais à quoi est-elle due ? Simplement au fait que l'on a vendu une plus grande partie du domaine public, des cantons forestiers de la province, que d'ordinaire.

Si les marchands de bois, par suite d'une activité nouvelle dans ce commerce ont mis une enchère plus élevée et s'ils ont acheté en plus grande quantité les cantons forestiers, devons-nous attribuer ce surcroît d'affaires à la politique du gouvernement ? Point du tout. Les honorables membres de la droite ne prétendent pas que ce soit eux qui règlent le commerce de bois. Si donc il y a eu augmentation de cette recette, elle n'est due qu'à une cause échappant à leur contrôle. Le gouvernement ferait mieux de remercier la Providence du bon Dieu que de s'applaudir outre mesure sur l'habileté de ses membres, à cause des résultats obtenus....

L'honorable M. **Loranger**—*député de Laval, procureur général.*— C'est que la Providence est avec le gouvernement. (rires)....

L'honorable M. **Marchand**—*député de St-Jean.*—Vous avez votre récompense dans ce monde ; cela me fait craindre que vous ne soyez forcés de souffrir dans l'autre, (hilarité générale.)....

L'honorable M. **Loranger.**—... Qu'est-ce à dire... peut-être aurons-nous encore là un gouvernement conservateur... et mon honorable ami n'y sera pas ministre à moins qu'il ne change de parti....

L'honorable M. **Marchand.**— Je suivrai alors l'exemple que

vous m'aurez donné... (nouveaux rires)... Mon honorable ami ne tient évidemment pas à dire que son royaume n'est pas de ce monde..

La vente des cantons forestiers n'est pas à proprement parler un revenu ordinaire. Vendre c'est aliéner notre domaine. En comptant sur cette ressource pour payer nos dépenses courantes, nous prenons sur le capital pour vivre. Ceci me rappelle les vers du grand fabuliste ; ils s'appliqueront parfaitement, dans un avenir prochaine, au gouvernement actuel :

“ Jean s'en alla comme il était venu
Mangeant le fonds avec le revenu. ”

Le gouvernement croit poursuivre une politique d'affaires en se mettant entre les mains des agioteurs de la politique.

Je ne me prononce pas sur le sort de certaines entreprises dont l'établissement dans le pays a été l'occasion des glorifications sans nombre à l'adresse du cabinet. Je laisse le public juge de ces faits. Une chose certaine, c'est que le gouvernement est sous le contrôle de ces faiseurs d'affaires. Il est bien connu que ces gens ont pris une part active aux dernières élections générales. Cependant je regretterais infiniment de dire qu'aucun député qui siège maintenant dans cette enceinte doit son élection aux agissements de cette classe d'individus, comme l'affirme cependant un journal conservateur. Il faudrait admettre pourtant que nos mœurs politiques se sont beaucoup relâchées de leur bienfaisante sévérité d'autrefois. Jadis on était si scrupuleux qu'on ne permettait pas même de dire que des employés sous le contrôle du gouvernement s'occupassent d'autre chose que de leurs devoirs officiels. On s'indignait si quelqu'un se permettait d'énoncer un fait de cette nature. Maintenant on a plus d'audace et nous voyons des personnes soutenir qu'un employé peut être l'âme d'une élection sans encourir pour cela le blâme du gouvernement. N'avons-nous pas la preuve dans une déposition donnée judiciairement qu'un employé du gouvernement était le principal agent électoral d'un certain candidat lors des dernières élections

C'est bien déplorable à dire, mais enfin la vérité a toujours ses droits imprescriptibles, le gouvernement est à n'en pas douter, entre les mains d'hommes sans responsabilité. Il subit leur influence néfaste, il est l'instrument d'un groupe de spéculateurs qui l'exploitent pour le succès de leurs visées particulières. Ce groupe, toujours en éveil autour de la caisse publique, ne fait que guetter l'occasion d'exercer la mission, qui consiste à vivre grasement et à faire fortune aux dépens du public. Les transactions qui nous sont soumises à l'heure qu'il est sont l'œuvre

de ce groupe et comme je crois l'avoir démontré, elles sont plus à son avantage que dans celui de la province.

M. Owens—*député d'Argenteuil*—M. le président, comme le représentant de l'un des plus importants districts électoraux dans la vallée de l'Ottawa et l'un de ceux le plus profondément intéressés dans cette voie ferrée, je considère comme un devoir envers mes commettants d'exprimer mes vues sur la question de la vente de cette grande propriété provinciale.

Je puis dire d'abord que je suis fortement en faveur de la vente du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, et cela pour les raisons que je vais présenter à la Chambre dans une forme aussi claire et aussi concise que possible.

Un sujet de l'importance de celui sur lequel nous délibérons ne devrait pas être traité au point de vue de parti, mais les intérêts seuls de la population devraient être en vue. Il est à regretter que par le passé, quand des sujets de cette importance ont été discutés—je ne parle pas de cette Chambre telle qu'elle est constituée à présent—les intérêts de partis aient été préférés à ceux de la province. Il me semble, envisageant cette question comme je le fais sans parti pris, que mes honorables amis de l'opposition sont, ou très-aveugles ou qu'ils ne veulent pas se donner la peine de voir en quoi les propositions déposées par l'honorable chef du cabinet sont avantageuses à cette province. Mes honorables amis qui combattent le projet de vente de notre chemin ont exprimé des opinions opposées les unes aux autres. Un honorable représentant proclame que la vente de la division ouest signifie la ruine de la cité de Québec. Pour ma part, je ne puis voir comment on peut avoir cette pensée—et même s'il en était ainsi, ce que je ne crois pas pour un seul moment—est-ce que cette Chambre doit, pour faire bénéficier une ville de 50,000 âmes, sacrifier les intérêts du reste de la population? J'ai entendu, M. le président, un autre honorable député sur les bancs de l'opposition dire que par la vente de la division ouest le cours du trafic sera détourné de ce qu'il appelle le débouché naturel, faisant allusion à la ville de Québec, au profit de St-Jean.

Bien, M. le président, l'expérience nous enseigne à maintes et maintes reprises que les gouvernements ne peuvent formuler des lois de telle manière que les voies du commerce soient changées. Si les facilités offertes à Québec sont plus considérables, si la position de cette ville est la meilleure et si la distance est moins forte que par le port de St-Jean, Nouveau-Brunswick, ou tout autre port qu'aux havres ouverts toute l'année à la navigation, il s'ensuit naturellement que Québec pro-

fitera de ces avantages, et que pas même la vente de ce chemin de fer ne pourra nuire ou entraver le développement futur de cette ville, pour la bonne raison que le commerce doit suivre son cours naturel. Mon honorable ami le représentant de Montréal-centre a réussi, M. le président, s'il n'a pas fait autre chose, au moins à égayer quelque peu la Chambre. Il nous a gratifiés d'observations qui auraient fait honneur au *Grip*. Il a aussi fait preuve d'un génie perverti en compilant une masse de chiffres, qui, s'ils avaient été vus, même par un autre financier, l'aurait fait rire aussi fort et avec autant de bon cœur qu'un écolier rit à une exhibition de polichinelle. Je dois admettre qu'il a pris beaucoup de soin pour faire saisir la portée de ses idées, portée que ne comportent pas ses chiffres, et bien que je l'aie écouté, comme l'aurait fait tout homme de commerce, intéressé dans ce que fait l'objet de ce débat, moi pour un, je diffère avec mon honorable ami quant aux conclusions qu'il faut logiquement tirées des données qu'il a présentées à la Chambre. Je regretterais beaucoup, M. le président, de fatiguer cette honorable Chambre en faisant passer devant elle une armée aussi formidable de chiffres que celle que mon honorable ami, le député de Montréal-centre, a fait manœuvrer sous vos yeux.

Je ne voudrais pas même me permettre de nager à travers la mer de chiffres qu'il a montrée aux regards étonnés de la députation. Je me contenterai donc de prier la Chambre de m'accorder quelques moments d'attention pendant que je ferai l'examen des principales données que l'honorable représentant de Montréal-centre a fait passer sous vos yeux, M. le président.

L'honorable député dit à la Chambre que depuis que le gouvernement a pris charge du chemin de fer, il a dépensé en frais de premier établissement la somme de \$2,806,823, faisant un total pour cette dépense, de \$12,615, 778. Ceci s'accorde parfaitement avec la déclaration faite par l'honorable premier ministre.

Il ajoute ensuite au coût du chemin, l'intérêt sur le montant depuis qu'il est terminé et de plus, la somme de \$846,000, montant donné par la ville de Montréal. Maintenant, M. le président, je crois que la plupart des honorables membres de cette Chambre, et dans son for intérieur, l'honorable député de Montréal-centre lui-même, s'accorderont avec moi lorsque je dirai que puisque le chemin de fer coûte \$12,615,775, il importe guère que \$846,000 de ce montant aient été donnés par Montréal.

Je ne crois pas, M. le président, qu'il y ait un seul honorable député qui considère que le principe posé par le représentant de Montréal-centre est le vrai principe sur lequel on doit s'appuyer pour arriver à

connaître la valeur réelle d'un objet quelconque, c'est-à-dire d'ajouter l'intérêt du prix d'achat au prix lui-même, à compter de la date de l'acquisition. Je suggère, comme moyen de faire une épreuve de ce système, que mon honorable ami prenne pour objet de ces calculs la ferme Gale, d'Hochelaga, achetée par mon honorable ami siégeant aujourd'hui sur les bancs de l'opposition, et il verra qu'en suivant son procédé, en ajoutant l'intérêt au prix d'achat, que cette propriété a coûté passablement cher.

Le député de Montréal centre a apporté ce qu'il paraît croire une raison concluante contre le projet de vente, et de fait c'est le seul point sur lequel il diffère essentiellement avec le gouvernement, il nous dit que la voie ferrée aurait dû être offerte en vente au moyen de soumissions demandées au public généralement. Et l'honorable député continue en disant que si lui, ou aucun homme d'affaires avait une maison à bâtir, il l'annoncerait, donnant la nature des travaux à faire et demandant des soumissions. Je tombe d'accord, M. le président, avec mon honorable ami, quant à la sagesse, d'adopter un semblable procédé quand il a une maison—ou même un chemin de fer—à construire, mais il s' imagine avoir trouvé quelque chose de bien étrange, un canon qui tire à la fois dans deux directions différentes. En cela mon honorable ami est dans l'erreur. Il oublie que dans un cas il vend et dans l'autre, il bâtit une maison. Je lui demande comme un homme d'affaires qui s'y entend, comme tout le monde s'accorde à le reconnaître, adopterait-il une telle conduite ou a-t-il jamais adopté un tel procédé lorsqu'il a vendu aucun des splendides immeubles qu'il a à Montréal, c'est-à-dire, par le moyen de soumission ? Je suis bien convaincu qu'il ne voudrait pas sacrifier aucune de ses belles propriétés d'une telle façon. Pour prouver que \$3,600,000 et non pas \$2,500,000, tel que l'a prétendu l'honorable député de Montréal centre, est véritablement le prix du chemin, je vous renverrai, M. le président aux clauses 3, 4 et 5 du projet de contrat imprimé fait entre le gouvernement et la compagnie. Les deux premières clauses que je viens de mentionner mettent à la charge de la compagnie des travaux pour le somme de \$400,000. La clause 5 donne le prix de vente, qui est de \$4,000,000 moins \$400,000 pour les travaux auxquels je viens de faire allusion.

A la fin de son discours, l'honorable député — peut-être pour consoler ses commettants ou dans le but de satisfaire les exigences de sa conscience — après, M. le président, avoir plongé et nagé avec énergie et audace dans d'interminables colonnes de chiffres et avoir travaillé comme un Troyen, (combattant toutefois pour une mauvaise cause),

il abaisse sa vaillante épée et admet franchement que nous ne devons pas nous attendre d'avoir le prix coûtant du chemin de fer en le vendant, et si nous pouvons obtenir huit millions pour la voie ferrée, il est prêt à voter cette vente. Quand l'honorable député admet que \$8,000,000 est un prix raisonnable pour tout le chemin, il devrait certainement admettre que \$4,000,000 ou \$3,600,000 est un bon prix pour la division ouest, et M. le président, il ne s'agit pour le moment que de cette division ouest. Pour appuyer ces assertions, je produis les données suivantes que l'on trouve dans les clauses 3, 4 et 5 du projet de contrat imprimé et qui nous a été distribué.

Prix de la division ouest du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental.....	\$4,000,000 ¹
Moins le coût des travaux en construction à Montréal, y comprenant un hangar pour les marchandises, etc., et une double voie jusqu'aux casernes de la porte de Québec.....	\$240,000
Pour la gare à Montréal.....	60,000
Pour l'embranchement projetée de Mile-End à la ligne du Grand-Tronc à ou près de Montréal..	100,000
	<hr/>
	400,000
Laissant, tel qu'il appert par le contrat entre le gouvernement et la compagnie.....	\$3,600,000
De ce montant, déduisons la valeur du matériel roulant compris dans la vente.....	\$450,000
Aussi les approvisionnements compris dans la vente.....	80,000
	<hr/>
	530,000
La balance de.....	\$3,070,000

constitue le prix de la voie elle-même, les ponts, gares, etc. La longueur de la voie est d'environ 120 milles, qui au prix ci-dessus de \$3,070,000 pour toute sa longueur donne le taux de \$25,583.33 par mille, ou, en chiffres ronds \$26,000 et ceci, indépendamment du matériel roulant, des approvisionnements etc., et après avoir déduit les montants alloués pour compléter la voie tel que convenu entre le gouvernement et la compagnie du Pacifique canadien. Il est sans doute vrai, comme le prétendent les honorables députés de l'autre côté de la Chambre (l'orateur désigne la gauche) que les embranchements de St-

Jérôme et d'Aylmer sont compris dans la vente, mais je crois que la compagnie qui se porte acquéreur sera d'accord avec moi, lorsque je dirai que ces embranchements sont une source de dépenses et non de revenus, par le fait que la compagnie est tenue, par le contrat, d'avoir un service de pas moins de deux convois par jour sur chacun de ces embranchements, y compris ceux de St-Lin et de St-Eustache. C'est mon humble opinion que la compagnie qui achète transporterait avec plaisir ces embranchements à des personnes ou compagnies qui seraient en état et qui offrirait des garanties que les conditions imposées par le gouvernement seraient exécutées.

J'ai écouté l'honorable représentant d'Hochelaga, qui a parlé avec toute l'éloquence qu'il peut faire, j'ai entendu le discours qu'il a prononcé l'autre soir, et j'ai entendu l'honorable député répéter le cri populaire : " Le chemin de fer pour la province," et réclamer le respect pour son opinion parce qu'il a été l'un des premiers promoteurs de cette grande entreprise nationale. Il est sans doute vrai que l'honorable député a été l'un des premiers qui aient émis l'idée de l'établissement de cette voie ferrée et qui aient travaillé au succès de l'entreprise, mais était-il mû par de vrais sentiments publics? Personne ne voudrait, pour un instant, le croire. C'est un fait bien connu que c'est l'influence de cet honorable représentant qui a empêché que le chemin de fer fût prolongé jusque dans les limites de la cité de Montréal, comme cela aurait dû être fait, soit par le côté de l'ouest ou par la route de l'ancien projet du chemin de fer Bytown, avec une gare à ou près la rue St. Denis. Mais malheureusement l'honorable député avait des propriétés qui devaient augmenter en valeur si la voie ferrée allait à Hochelaga. En conséquence nous avons la gare terminale à cet endroit. De plus nous avons une pente de 80 pieds au mille à franchir et en outre, comme autre conséquence, nous avons la forte dépense qui provient du fait que nous devons avoir une autre gare plus convenable quant au site. Il est vrai que cette route a présenté des avantages, car elle a donné à nos amis de l'opposition une occasion de faire voir comment ils pratiquent, quand ils sont au pouvoir, cette politique d'économie et de retranchement qu'ils prêchent tant quand ils sont dans l'opposition, en achetant pour les fins du service du chemin de fer de la province les propriétés connues sous les noms de la terre Gale et Bellerive.

Pour notre province, quand nous avons une caisse vide, avec laquelle nous sommes obligés de terminer ces grands travaux, qui—c'est l'évaluation des honorables députés eux-mêmes—devaient coûter de \$1,800,000.

000 à \$2,000,000 et de faire face à un déficit annuel de plus d'un demi million de piastres, qu'est-ce que cela fait, en vérité ?

Est-ce que l'honorable député qui s'oppose ainsi à la vente du chem in de fer nous fait des suggestions pour trouver les montants dont on a besoin ? Prendra-t-il la responsabilité de voter l'autorisation d'un autre emprunt de, disons, \$2,000,000 et de voter une taxe directe imposant à chaque comté \$2,000 annuellement pour payer l'intérêt de cet emprunt ? Mais, M. le président, c'est une question qui ne peut être considérée à un point de vue sentimental. Elle doit être traitée au point de vue des affaires. J'admets que j'aurais préféré vendre tout le chemin à la compagnie du Pacifique et je suis convaincu qu'il y a des clauses dans le contrat que l'honorable premier ministre aurait beaucoup aimé à ce qu'elles n'y fussent pas. Mais nous ne devons pas oublier qu'il faut deux parties contractantes pour faire une transaction et si la compagnie ne consentait pas à acheter toute la voie ferrée, l'honorable premier ministre ne pouvait l'obliger de faire cette acquisition.

Je suis convaincu que le contrat que nous sommes appelés à ratifier — considéré sous tous les rapports — est favorable. Par cet arrangement non-seulement nous avons assuré — ce qui a été tant désiré — nos raccordements avec notre grand Nord-Ouest, mais nous avons aussi l'assurance que nos lignes d'embranchement vont être complétées sans qu'il en coûte un sou à la province. De plus, nous avons trouvé les moyens de remplir notre caisse vide, d'ôter à la charge du gouvernement la grande responsabilité d'exploiter lui-même le chemin de fer et en même temps de bénéficier de tous les avantages commerciaux que l'on en peut retirer. S'il m'était permis de me servir des paroles de l'honorable député d'Hochelaga, je dirais que nous avons " le chemin pour notre province. " Maintenant, M. le président, ayant soumis à cette Chambre mes vues sur cette question, question dont j'apprécie complètement toute l'importance et dans la solution de laquelle l'avenir de cette province est si profondément engagé, je laisse mes arguments à la considération de mes honorables amis des deux côtés de la Chambre, comptant que dans ce moment solennel tous montreront par leurs actions qu'ils sont au-dessus des partis et qu'ils sont avant tout pour la province.

M. Rinfret dit Malouin—*député de Québec-centre.*—M. le président, comme représentant de la cité de Québec, je croirais manquer à mon devoir envers mes commettants et envers la province, si je ne prenais pas la parole pour faire connaître les raisons qui me déter-

minent à donner le vote que je me propose d'émettre, lorsque j'en serai requis. Sans prétendre faire tout l'historique des différentes phases à travers lesquelles cette question a passé avant d'arriver au point où elle en est aujourd'hui, je me permettrai cependant de mentionner en passant certains faits saillants qui caractérisent bien l'histoire de cette entreprise. Je me rappelle du temps où le gouvernement, appelé à traiter cette question et à lui donner une solution, voyait des dissentiments graves éclater parmi ses membres. Alors comme aujourd'hui on vit l'un des ministres abandonner ses collègues. Celui qui fut appelé à lui succéder, obtint ce que l'on croyait être une garantie certaine de la réussite de l'entreprise, Un octroi en terre fut voté. Malheureusement les espérances que l'on avait fondées sur cette aide ne se réalisèrent pas et bientôt on dut se convaincre que l'on était encore loin d'avoir réussi. De nouveaux délais eurent lieu et pendant ce temps la valeur des terres octroyées aux promoteurs de la voie ferrée de la rive nord augmentèrent en valeur. Ceci eut pour résultat de ranimer les espérances et une compagnie fut organisée. L'affaire fut lancée de manière à faire croire aux amis de l'entreprise que tout allait marcher à merveille, De nouvelles déceptions nous attendaient. Les choses allèrent de mal en pis et bientôt on se convainquit qu'il était impossible de continuer avec les ressources que l'on avait. L'entrepreneur qui avait commencé les travaux vendit son contrat à l'honorable M. McGreevy. C'était en 1875. On se rappelle encore ce qui se passa à cette époque. Le gouvernement d'alors proposa l'établissement d'un chemin de fer de Québec à Ottawa comme entreprise de l'Etat. J'étais si anxieux d'assurer à la ville, que j'ai l'honneur de représenter ici, les avantages de communications par voie ferrée que je n'hésitai pas à faire le sacrifice de me séparer de mes amis politiques. J'abandonnai mon parti pour appuyer le gouvernement qui proposait cette mesure aux Chambres.

Plus tard, mon honorable ami, le chef de l'opposition arriva au pouvoir. On sait combien il a travaillé à hâter le parachèvement des travaux de premier établissement, avec quelle énergie infatigable il se mit à l'œuvre et quel zèle il déploya pour faire bénéficier Québec, Montréal et la province en général des avantages du chemin de fer du nord. Il mit au service de cette entreprise vraiment nationale l'activité la plus extraordinaire et ce n'est pour moi qu'un acte de justice de profiter de cette occasion pour lui rendre un hommage sincère pour les services qu'il a rendus à Québec.

Tout le monde a encore présent à la mémoire les difficultés auxquelles mon honorable ami eut à faire face relativement aux prétentions

de la corporation de Montréal. Ces difficultés furent en partie réglées à l'amiable. Le gouvernement Joly, toujours infatigable dans ses efforts pour mener cette entreprise à bonne fin, prit aussi des arrangements avec la corporation de Québec, au sujet du prolongement de la voie ferrée jusqu'à l'eau profonde et pour le terrain du Palais.

Le chemin étant terminé, les convois circulant sur la nouvelle voie, un syndicat de capitalistes se présenta et sollicita l'affermage du chemin de fer. Ce syndicat offrait \$225,000 par année comme loyer. Cependant sur les représentations des citoyens et du bureau de commerce de Québec le gouvernement Joly n'accepta pas, et voulut bien se rendre pratiquement à l'avis qui lui avait été donné en continuant d'administrer le chemin de fer comme exploitation de l'Etat. Dans l'intervalle, le cabinet Joly dut abandonner les rênes du pouvoir et l'honorable premier ministre actuel lui succéda. Si depuis le temps où l'offre d'un loyer de \$225,000 a été faite, la province avait retiré annuellement cette somme de \$225,000, nous aurions reçu \$600,000 environ que nous n'avons pas touchés.

La question que nous avons à décider est celle-ci : Doit-on vendre le chemin aux conditions que le gouvernement a acceptées ? Pour arriver à ses fins le gouvernement a coupé le chemin en deux tronçons. Une partie est cédée à la compagnie du Pacifique et l'autre est vendue à un syndicat. Cette politique toute nouvelle a été l'objet des vives préoccupations du peuple. Trois assemblées publiques ont eu lieu et le peuple franchement consulté s'est prononcé contre ces transactions. Il s'est déclaré clairement, formellement contre la vente et contre la division du chemin. Le bureau de commerce de Québec a aussi débattu, étudié la question et s'est prononcé contre la politique qui est soumise à la Chambre.

Si l'embranchement de la Pointe-Claire avait été fait, cela aurait été très-avantageux à Québec. Non, M. le président on a négligé d'exécuter ce qui aurait été dans les intérêts de notre ville. Mais en retour pour jeter de la poudre aux yeux, l'honorable premier ministre a dit bien haut qu'il avait fait beaucoup pour Québec ; qu'il lui avait fait assurer les ateliers et les bureaux principaux de la nouvelle compagnie. Pour tâcher de capter certains esprits faciles à séduire on a fait courir les bruits que l'honorable premier ministre et son frère siamois, M. Sénécal, avaient acheté des propriétés de grande valeur ici et qu'ils avaient décidé de demeurer à Québec à l'avenir. Ces petits moyens n'ont pas eu plus de succès que la grande éloquence de l'honorable premier ministre, qui

n'a convaincu personne que les transactions qu'il a faites sont les meilleures.

Je me suis fait un devoir d'étudier les différents documents relatifs à la vente du chemin. Il ressort de cette étude approfondie et faite dans le meilleur esprit, qu'il y a eu à toutes les phases des négociations avec un syndicat préféré. Il est regrettable de le dire, mais ce n'est pas le syndicat qui offrait le meilleur prix et le plus d'avantages. C'est tout le contraire d'un bout à l'autre des négociations, du commencement à la fin, le gouvernement a négligé les intérêts de la province. Il semble avoir été bien plus l'adversaire que le protecteur de ces intérêts provinciaux.

Je ne veux pas prolonger un débat qui a duré si longtemps déjà. Aussi je me hâte de terminer en me permettant d'émettre un avis. Que le gouvernement ait assez d'énergie pour se mettre indépendant de la tutelle qui lui fait commettre tant de bévues au préjudice des intérêts de la province. S'il voulait suivre l'avis du bureau de commerce de Québec, ce qui est l'avis de tous les hommes bien pensants, des citoyens de la capitale si intéressés dans le règlement de cette question, libéraux comme conservateurs se féliciteraient de sa sagesse et nous verrions M. Sénécal mis de côté et le syndicat Allan-Rivard être l'objet des préférences du gouvernement.

La suite de la discussion est renvoyée à demain.

La séance est levée.

ASSEMBLEE LEGISLATIVE.

Séance du mercredi, le 5 avril 1882.

SOMMAIRE :—Dépôt, par l'honorable M. Würtele, de la pétition de la société du crédit-foncier franco-canadien: MM. Gagnon, McShane et Joly.—Dépôt, par l'honorable M. Pâquet, de diverses réponses à des adresses et résolution de la Chambre, et relatives au chemin de fer provincial, aux montants payés aux sociétés d'agriculture et au cadastre.—Interpellations et réponses.—Proposition de l'honorable M. Marchand, relative à la vente de terrains à phosphates à M. Charles de Molon.—Observations de M. Picard sur la vente de la partie ouest du chemin de fer provincial.—Proposition de M. McShane, relative au chèque de M. Sénécal: MM. Flynn, Irvine, Chapleau, et Gagnon.—Suite de la discussion sur la vente de la partie ouest du chemin de fer provincial: MM. Irvine, Trudel, Richard, Würtele, Gagnon, Garneau et Chapleau.—Dépôt, par l'honorable M. Chapleau, d'un projet de loi relatif à la vente de la partie ouest du chemin de fer provincial.

PRÉSIDENCE DE L'HONORABLE L. O. TAILLON.

La séance est ouverte à trois heures et quinze minutes.

L'honorable M. **Würtele**—*député d'Yamaska, trésorier de la province*.—Je dépose la pétition de la société du crédit foncier franco-canadien.

Cette pétition demande à la Législature qu'elle modifie la charte de cette société. La principale modification qui va être demandée est celle relative à l'abolition de l'article créant un privilège de cinquante années en faveur de la société. En retour, le crédit-foncier demande qu'il lui soit permis de prêter à n'importe quel taux, au lieu de six pour cent comme le déclare la charte. Il n'a pas l'intention pour tout cela d'augmenter le taux de l'intérêt, mais cette mesure est prise simplement dans le but de pourvoir aux cas où il y aurait crise sur le marché monétaire. La société désire de pouvoir prêter à un pour cent de plus que ce qu'elle aura elle-même à payer. Ainsi, si elle emprunte à $5\frac{3}{4}$ pour cent, elle prêtera à $6\frac{3}{4}$ pour cent, et ainsi de suite. C'est un bien faible bénéfice: puisque 1 pour cent représente dix mille piastres par million, et avec ces dix milles piastres elle doit payer tous les frais administratifs et généraux de la société. Ainsi il est facile de se rendre compte de la justice de la demande du crédit-foncier.

M. **Gagnon**—*député de Kamouraska*—M. le président, le crédit foncier, c'est-à-dire ceux qui en sont les premiers organisateurs, viennent

nous demander d'abolir le privilège de cinquante ans que la loi, autorisant la création de cette société, lui accorde. Maintenant, je dis que nous jetterions du discrédit sur notre Législature si nous allions abroger l'article relatif à ce privilège, parce que les actionnaires de la société ont pu prendre ces actions à cause du bénéfice que confèrait le privilège de 50 ans. Nous serions responsables des pertes que ces personnes pourraient encourir si nous allions ainsi changer sans leur consentement ce qui a pu être la cause déterminante de leur souscription au capital de la compagnie. Je repousserai cette modification jusqu'à ce que l'on m'ait prouvé que tous les actionnaires sont unanimes à la demander. Je crois découvrir un piège dans tout cela, car il y a un mois que les avis ont été donnés dans les journaux, demandant que des modifications soient faites à la loi constituant le crédit foncier. Pourquoi n'est-on pas venu avant aujourd'hui soumettre la législation conforme aux avis donnés. Je ne dissimule pas ma pensée et je dis que je vois un danger dans tout cela, danger dont nous devons nous rendre compte et éviter, et pourquoi y vois-je un danger ? c'est que l'on procède d'une étrange manière. On attend aussi tard que possible pour saisir la Chambre de ces modifications, et cela, je suppose, dans le but de lui arracher plus aisément une approbation que l'on a eu peur de ne pas obtenir si on avait procédé de la manière ordinaire.

M. McShane—*député de Montréal ouest*.—L'honorable trésorier de la province veut-il bien nous dire si les organisateurs français du crédit foncier et les courtiers qui ont négocié pour le compte du gouvernement, le dernier emprunt de la province, ne sont pas aujourd'hui dans des embarras financiers ?

L'honorable **M. Wurtele**.—Non... le crédit de la maison Cahen & Cie., d'Anvers qui a négocié le dernier emprunt de la province est aussi bon qu'il était auparavant. Il n'a nullement été affecté par la dernière crise. Il en est ainsi de la banque de Paris et des Pays-Bas. Bien loin d'avoir à souffrir, ces institutions ont aidé à bon nombre d'autres institutions en France et ont contribué par là même à diminuer l'effet de la catastrophe financière.

L'honorable **M. Joly**—*député de Lotbinière*.—Vous voulez donc augmenter le taux de l'intérêt ?

L'honorable **M. Wurtele**.—L'intention de la société du crédit foncier est de continuer, si cela est possible, à faire des prêts à six pour cent, même plus bas si cela est possible, mais elle veut se mettre en

position de faire face aux exigences du marché monétaire, auquel elle est obligée de recourir pour se procurer les fonds qu'elle prête ici.

La proposition de M. Würtele est adoptée.

Les projets de lois concernant l'administration des biens de l'évêque catholique romain, de Montréal, dans la province du Bas-Canada et pour ériger la paroisse de Ste-Anastasie de Nelson, en une municipalité séparée, sont déposés sur le bureau de l'Assemblée législative.

La deuxième délibération est renvoyée à mardi prochain.

Le projet pour constituer la compagnie du chemin de fer de colonisation d'Ottawa est adopté en deuxième délibération et renvoyé au comité des chemins de fer.

M. **Gagnon**—*député de Kamouraska*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre une proposition de loi ayant pour objet de faire cesser les doutes sur le district électoral auquel appartient l'Île-aux-Lièvres, située dans le fleuve St-Laurent.

La deuxième délibération sur ce projet est renvoyée à mardi prochain.

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 un ordre de la Chambre, en date du 14 mars 1882, demandant un état indiquant, avec ordre de dates, les sommes tirées du Trésor provincial, par l'administration du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, pour dépenses générales, depuis le 1er novembre 1879 jusqu'au 15 mars courant.

2. Réponse à une adresse à Son Honneur le lieutenant gouverneur, demandant un état détaillé des montants payés aux diverses sociétés d'agriculture, depuis le 30 juin 1881.

3. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 22 mars, 1882, demandant un tableau indiquant tous les comtés et parties de comtés où le cadastre officiel pour fins d'enregistrement est en force ; avec mention, dans chaque cas, de la date du dépôt du cadastre, de la date de la proclamation, le mettant en force et de l'époque précise de sa mise en force.

INTERPELLATIONS ET RÉPONSES.

M. **Trudel**—*député de Champlain*.—Est-ce l'intention du gouvernement de mettre à exécution les sections 32, 33 et 34 de l'acte 43 et 44 Victoria, chapitre 14, dans les municipalités qui ont interné des aliénés dans les asiles de cette province, et de faire payer, par ces mu-

municipalités, la moitié des frais d'entretien de ces aliénés, sans en exempter aucune? Et, si quelques-unes de ces municipalités ont été exemptées de ce paiement, quelles sont-elles?

L'honorable M. **Loranger**—*député de Laval, procureur général.*—Le gouvernement ne croit pas devoir amender le statut en question; aucune municipalité n'a été exemptée de la contribution à l'entretien des aliénés réglée par le dit acte.

M. **Deschênes**—*député de Temiscouata.*—Est-ce l'intention du gouvernement d'acheter quelques milliers d'exemplaires des différents traités sur la culture du tabac canadien, pour être distribués aux cultivateurs, afin d'encourager la dite culture du tabac?

L'honorable M. **Chapleau**—*député de Terrebonne, premier ministre et commissaire des chemins de fer.*—Cette culture intéresse surtout le gouvernement qui en retire un revenu. Néanmoins le gouvernement, comme dans le passé, donnera quelqu'encouragement à ces publications.

M. **Bergevin**—*député de Beauharnois.*—Est-ce l'intention du gouvernement d'acheter, pour distribuer dans les campagnes, un certain nombre d'exemplaires du traité sur l'élevage et les maladies des bestiaux, par J. A. Couture., ouvrage qui semble très-précieux pour nos cultivateurs.

M. le **Premier ministre.**—Telle est l'intention du gouvernement.

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 :

1. Copie de tous arrêtés du conseil, correspondances, arrangements et documents quelconques; relatifs à la vente ou concession des lots à phosphates, par le gouvernement, à M. Charles de Molon.

2. Copie de toutes procurations ou pouvoirs quelconques, de la part de M. Charles de Molon, aux personnes qui ont agi pour, en son nom, lors de la vente publique des lots à phosphates du 16 novembre 1881, fournis au gouvernement soit avant, soit après la dite vente.

3. Copie de la décision du commissaire des terres de la couronne, révoquant la vente des terrains à phosphates adjugés à M. Charles de Molon, ou à ses représentants, lors de la vente et adjudication de 16 novembre 1881, et copie de l'avis de cette révocation donné au dit M. Charles de Molon, ou à ses représentants.

Cette proposition est adoptée.

M. Picard—*député de Richmond et Wolfe*.—M. le président, je suis obligé de m'absenter et par conséquent je suis forcé de ne pas prendre part au vote que la Chambre va émettre tout probablement dans le cours de cette séance. Je prends la parole pour dire que si j'étais présent lorsque le vote sera émis, je voterais contre la proposition du gouvernement. Je fais cette déclaration à la hâte afin d'éviter les commentaires que mon absence pourrait provoquer, si je ne donnais pas ces explications.

(M. Picard se retire immédiatement de la salle des délibérations.)

L'honorable **M. Chapeau**—*député de Terrebonne, premier ministre, commissaire des chemins de fer*.—Je dois vous faire observer, M. le président, que l'honorable député de Richmond et Wolfe aurait pu choisir le temps consacré à la discussion pour faire ces remarques, car le procédé qu'il a suivi est très-irrégulier.

M. le **Président**.—J'en conviens, aussi aurais-je privé de la parole l'honorable député si mon attention avait été attirée au commencement de ces observations.

M. McShane—*député de Montréal ouest*.—J'ai l'honneur de proposer qu'il soit déposé sur le bureau de la Chambre copie du chèque ou billet donné par L. A. Sénécal, pour un montant de \$12,000, comme partie du paiement, pour des terres à phosphates, au département des terres de la couronne et copie des instructions d'après lesquelles ce billet ou ce chèque a été accepté. Aussi copie des conditions mises devant le public et d'après lesquelles la vente des dites terres a eu lieu,

L'honorable **M. Flynn**—*député de Gaspé, commissaire des terres de la couronne*.—M. le président, le jour même de la vente, un dépôt ou un paiement ou acompte, de \$3,000 a été fait par l'agent de M. de Molon, l'honorable M. Fabre, et à la sollicitation de ce dernier, M. Sénécal consentit à donner un chèque de \$12,000 pour la balance due, et qui, aux termes des conditions de la vente, devait être payée dans les 48 heures suivant l'adjudication. Ce chèque n'était pas accepté et il fut retourné à M. Sénécal. De là pour moi l'impossibilité de le produire devant cette Chambre. Je dirai de plus que, depuis, cette vente a été annulée.

Après ces explications, j'espère que l'honorable député de Montréal ouest voudra bien retirer sa proposition, considérant que ces explorations sont suffisantes.

L'honorable **M. Irvine**—*député de Mégantic*.—L'honorable commissaire voudrait-il aussi dire à quelle date cette vente de terrains à

phosphates a été annulée. Ne serait-ce pas par hasard après qu'il en a été question dans cette Chambre ?

L'honorable M. **Flynn**.—Les documents que l'on a demandés donneront la date.

L'honorable M. **Chapleau**—*député de Terrebonne, premier ministre et commissaire des chemins de fer*.—M. le président, j'aurais lieu d'être étonné du bruit que l'on veut faire au sujet de cette affaire qui, pourtant est bien simple si je ne connaissais pas l'opposition. On se plaît à exagérer les proportions d'une transaction qui n'est nullement compliquée. Voici tous les faits tels qu'ils se sont passés.

M. de Molon, savant distingué, et dont l'avis en ces matières fait autorité en France, avait chargé M. Fabre d'acheter des terrains à phosphates. Lors de la vente, dans le mois de novembre dernier, M. Fabre se porta enchérisseur pour 5,000 acres de ces terrains à raison de \$3 l'acre, soit en tout \$15,000. Sur cette somme \$3,000 furent payées comptant. M. Fabre, n'ayant pu communiquer avec M. de Molon, et avoir la balance due de \$12,000, il sollicita M. Sénécal, qui avait eu des rapports avec M. de Molon, dans une de ces visites à Paris, de se porter garant pour la somme due. C'est ce qu'il fit en donnant un chèque de \$12,000. Plus tard, on s'assura si toutes les conditions de l'arrêté du conseil accordant les terres à M. de Molon avaient été remplies et comme ceci n'avait pas été fait on annula la vente et le chèque ne fut pas payé. Aujourd'hui le gouvernement, au lieu d'avoir perdu dans cette affaire, a au contraire gagné, car il a les \$3,000 payées au moment de l'enchère, plus les terrains vendus.

Que la Chambre veuille bien remarquer que le chèque en question avait été accepté sans la connaissance ni le consentement de mon honorable collègue le commissaire des terres, qui avait au contraire donné des ordres exprès de ne pas accepter aucun chèque.

L'honorable M. **Irvine**—*député de Mégantic*.—Le gouvernement, en vendant ainsi, à M. de Molon des terrains à phosphates au prix de \$3 l'acre, quelles que fussent les enchères à la vente publique, a commis une injustice réelle aux autres enchérisseurs.

L'honorable M. **Flynn**.—M. de Molon s'était engagé à établir ici une fabrique pour la préparation des phosphates et le gouvernement, en considération de ces dépenses, a cru qu'il devait, dans l'intérêt public, prendre les moyens qui s'offraient à lui pour assurer l'établissement de cette nouvelle industrie dans la province.

M. Gagnon.—L'honorable premier ministre se surprend de ce que nous désirons aller jusqu'au fond de cette affaire de la vente des terrains à phosphates. Mais tout ce que nous en connaissons jusqu'ici est de nature à nous confirmer dans nos soupçons. Il y a eu favoritisme, cela est indéniable. Je ne peux pas donner de meilleure preuve qu'il y a quelque chose blâmable dans ces transactions que la réticence du gouvernement à nous faire connaître tout ce qui se rapporte à cette question. Qui sait si nous n'en avons pas parlé, si la vente, malgré l'irrégularité dont elle se trouve entachée de l'aveu même des ministres, serait annulée, si toutefois elle l'a réellement été, depuis que nous cherchons à nous renseigner sur cette affaire.

L'honorable **M. Flynn.**—L'honorable député de Kamouraska, avec son bon goût ordinaire, vient d'exprimer un doute sur la déclaration du gouvernement au sujet de l'annulation de la vente des terrains à phosphates faite à M. de Molon, par l'entremise de M. Fabre. Il a même été jusqu'à dire que si la vente avait été annulée, elle ne l'était que depuis que l'opposition en avait parlé en Chambre. Bien, M. le président, j'appose le démenti le plus formel à ces paroles, et pour convaincre la Chambre, je donnerai lecture de la lettre que j'ai adressée à l'honorable M. Fabre et qui porte la date du premier mars dernier. Je donne lecture de cette lettre :

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,

Québec, 1^{er} mars, 1882.

A l'honorable Hector Fabre, sénateur à Ottawa, fondé de pouvoir pour M. Charles de Molon.

Monsieur,

J'ai l'honneur d'attirer votre attention sur la lettre qui a été, par votre entremise, adressée à Monsieur Chs. de Molon, le 12 décembre 1881, au sujet de la vente des terrains dits de phosphates qui a eu lieu le 16 novembre dernier, et de vous faire remarquer que cette lettre est restée jusqu'ici sans réponse.

En conséquence, comme Monsieur de Molon ne s'est pas encore conformé aux conditions insérées dans la dite lettre, je regrette infiniment d'avoir à vous informer que, de ce jour, je déclare cette transaction nulle et comme non avenue, et le montant payé à compte par Monsieur

de Molon, forfait au profit de la Couronne, ainsi que stipulé lors de la vente.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,
Votre obéissant serviteur,
Le commissaire des terres de la couronne,
(Signé) E. J. FLYNN.

(Vraie copie)

E. E. TACHÉ,
Assist.-Commissaire.

23 mars 1882.

M. McShane—*député de Montréal centre*.—Puisque le gouvernement affirme que le chèque n'est pas en sa possession, ce qui le met dans l'impossibilité de le déposer sur le bureau de la Chambre, je demande la permission de retirer ma proposition.

La proposition est retirée.

Il est décidé que la discussion sur la vente de la division ouest du chemin de fer aura préséance sur tous les autres articles de l'ordre du jour.

Un projet de loi pour accorder de nouveaux pouvoirs à la compagnie des chemins de péage de l'Île Jésus et l'autoriser à augmenter son capital est déposé sur le bureau de la Chambre, adopté en deuxième délibération et renvoyé au comité des projets de lois d'intérêt local.

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, 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. Irvine**—*député de Mégantic*.—M. le président, je désire exprimer mon opinion sur la politique du gouvernement telle qu'elle nous est exposée par la proposition qui a été déposée sur le bureau de la Chambre. J'engage la Chambre à croire que je ne serai

pas long et que j'ai même l'intention de terminer mes remarques lorsque six heures sonneront, ce qui ne me donne qu'une demie-heure.

En prenant part à ce débat, si long déjà, il sera inévitable pour moi, qui vient à la dernière heure, de toucher des points qui ont déjà été discutés. A cet inconvénient, il y a par compensation une consolation, c'est qu'il est bon quelquefois de répéter la même chose afin de la faire bien pénétrer dans l'esprit de ceux qui sont intéressés à être renseignés sur les éléments qui doivent servir de base à leur décision.

L'honorable premier ministre nous a donné un précis historique de l'entreprise du chemin de fer du Nord. Je l'ai trouvé intéressant sans doute, mais ce précis aurait été plus instructif si mon honorable ami avait tout dit. Il n'a pas donné, dans le tableau qu'il a tracé, la ressemblance exacte ; certains détails que je considère comme importants font défaut dans sa peinture ; s'ils y étaient, cela aurait changé l'aspect. Les actes de l'honorable premier ministre auraient eu plus de relief s'ils avaient été racontés tels qu'ils sont. Le chef du cabinet prétend qu'il a beaucoup travaillé au succès de cette entreprise. Le respect à la vérité m'oblige de partager un avis contraire. Malheureusement pour l'honorable premier, il me suffira de rappeler, pour établir que je n'ai pas tort, ses rapports avec une certaine compagnie composée de capitalistes américains qui s'était chargée d'établir un chemin de fer de Trois-Rivières aux Grandes Piles. Mais je désire procéder avec plus d'ordre que je ne viens de le faire dans l'examen des faits qui appartiennent maintenant au domaine de l'histoire et je reviens au chemin de fer du Nord. Quant à l'autre sujet je le traiterai tout à l'heure.

Le chemin de fer du Nord fut commencé par une compagnie composée de citoyens de Québec, Trois-Rivières et Montréal. Les travaux commencèrent en même temps que ceux du Grand-Tronc. Bientôt on eût épuisé l'argent que l'on avait et il fallut recourir à d'autres moyens pour s'en procurer. On pensa qu'un octroi en terre, du domaine public pourrait peut-être offrir à la compagnie des ressources suffisantes pour continuer et mener à bonne fin son entreprise, à laquelle prenait un vif intérêt les populations qui devaient bénéficier directement de la voie ferrée projetée. On avait à cette époque, un précédent venant du Haut-Canada pour appuyer cette demande d'un octroi en terre.

La Législature de l'époque vota l'octroi demandé. Cependant cette aide ne mit pas encore la compagnie en état de pouvoir terminer les travaux. Au premier parlement après la confédération des provinces, ceux qui étaient intéressés dans le chemin de fer des Piles, qui était lui aussi en cours de construction, se présentèrent à leur tour devant la

Législature et demandèrent de l'aide. Ces intéressés, ayant à leur tête, comme leur principal avocat l'honorable premier ministre d'aujourd'hui, demandaient quoi ? pensez-vous, M. le président. A cette époque, mon honorable ami ne manifestait pas comme il l'a fait l'autre jour un amour bien fort pour les intérêts du chemin de fer de la rive nord. L'honorable premier ministre favorisait la demande de la compagnie américaine, en faveur du chemin des Piles, demande qui consistait à faire déclarer par la Législature que l'octroi accordé au chemin de fer du Nord devait retourner au bénéfice de l'autre chemin, à celui des Piles.

L'honorable M. **Chapleau**—*député de Terrebonne, premier ministre et commissaire des chemins de fer.*—Quand le premier ministre d'alors eut déclaré que le chemin de fer du Nord serait l'objet de l'attention de la Chambre, je cédai avec plaisir.

L'honorable M. **Irvine**—*député de Mégantic.*—Que les efforts de l'honorable ministre furent vains ou qu'ils cessèrent peu importe pour le moment, il n'en reste pas moins acquis que ces efforts furent faits. Je me rappelle que l'honorable M. Chauveau contribua beaucoup au succès de l'entreprise du chemin de fer du Nord en maintenant dans des limites raisonnables la compagnie américaine aidée de l'actif concours de l'honorable premier ministre d'aujourd'hui.

A la suite des nouvelles difficultés dans lesquelles se débattait la compagnie du chemin de fer du Nord, il fut décidé, comme on le sait, d'exécuter les travaux de cette ligne comme travaux de l'Etat.

J'ai été en faveur, comme du reste l'ont été les trois quarts du peuple de cette province, de la construction de cette voie par le gouvernement. Mais personne, et moi le premier, personne ne s'était imaginé que le gouvernement allait faire une spéculation, c'est-à-dire qu'il allait faire ce chemin pour le revendre ensuite. J'ai été favorable à cette politique et je n'ai pas raison de le regretter maintenant. Le cabinet de Boucherville a commencé les travaux, qui ont été terminés pendant que l'honorable député de Lotbinière était au pouvoir et sous sa direction.

Au moment où la province prenait ces travaux à sa charge on disait que ce serait une grande propriété, exploitée en vue et pour l'avantage du peuple. C'est avec cette entente que l'on entra dans la voie de dépenses considérables pour mener cette entreprise à bonne fin. Dans l'ordre chronologique des principaux faits, se présente maintenant le projet d'affermage qui a été l'objet de l'attention publique pendant l'administration du cabinet Joly. D'après ce projet, il s'agissait de louer le chemin pour cinq ans seulement, non pas 10 ans, comme on l'a

dit erronément, le prix du loyer était de \$225,000 par année. Ce bail aurait pris fin dans deux années d'à présent et la province aurait reçu \$225,000 par années du chemin de fer, au lieu du petit montant, qui a été versé dans la caisse provinciale par M. Sénécal.

Quel qu'aurait été le résultat de cette politique du gouvernement précédent, le bail ne fut pas accepté et depuis la question de la vente a été discutée dans la presse et ailleurs. L'opinion publique paraît unanime sur ce point, il faut vendre le chemin de fer. Tout le monde est d'accord sur ce point. On est généralement d'opinion qu'il est impossible pour le gouvernement de conduire économiquement cette exploitation. Ici, une réflexion s'impose à mon esprit et je ne puis m'empêcher d'en faire part à la Chambre. Je me sens profondément humilié qu'une telle admission soit faite ; je me sens profondément humilié de la position dans laquelle nous nous trouvons et qui nous oblige de dire que le gouvernement, qu'il soit de la gauche ou de la droite ne puisse conduire une exploitation comme celle-là, quand les Etats-Unis peuvent administrer avec succès leurs canaux, la Belgique et la Grande-Bretagne leurs voies ferrées et le gouvernement canadien, l'Intercolonial. Le gouvernement fédéral exploite le chemin de fer Intercolonial et personne n'a encore dit qu'il était incapable de rendre profitable une telle exploitation. L'Angleterre établit des chemins de fer aux Indes, à des milliers de lieues de chez elles, bien loin par conséquent de sa surveillance immédiate, et cependant elle a des dividendes. Je suis très-humilié, je le répète d'entendre admettre par tout le monde et d'être forcé moi-même de répéter cette pénible et désolante admission que dans notre province le gouvernement ne peut exploiter un chemin de fer comme le nôtre.

Dans les autres pays on ne fait pas une admission aussi humiliante que celle faite en disant que les amis du cabinet le forcent de placer leurs protégés au détriment des intérêts de l'Etat. Le patronage, dit-on, crée un embarras insurmontable. Je proteste contre une telle prétention, et je dis qu'elle est fautive. Je le prouve par une simple preuve que je vais produire. Un cabinet très-faible, vu la petite majorité sur laquelle il s'appuyait en Chambre, le cabinet Joly a pu cependant administrer ce même chemin de fer pour 63 p. c. des recettes, donnant \$88,261 de profit sur une division dès la première année, soit une moyenne de \$750 par mille contre un bénéfice net de \$400 par mille, quand 85 p. c. des recettes brutes sont absorbés pour les frais d'exploitation. Est-ce que la Chambre veuille bien se rappeler que lorsque le gouvernement Joly, tout faible qu'il était, donnait une recette de \$88,261 pour une seule division, il n'y avait pas de pont à Hull pour traverser la rivière Ottaouais, il n'y

avait pas conséquemment de raccordement direct entre notre chemin et le réseau des voies ferrées d'Ontario, ce qui est une source d'augmentation de recettes. Mon honorable ami le représentant de Lotbinière, comme on l'a dit dans le temps, et certains des collègues de l'honorable premier ministre, en savent quelque chose, n'avait qu'une majorité chancelante. Malgré cela, il a pu conduire l'exploitation moyennant 63 p. c. tandis qu'aujourd'hui, un gouvernement fort, puissant, qui se prétend le plus sage, le plus habile et le plus économe des gouvernements prend 85 p. c. pour administrer ce même chemin de fer, placé dans des conditions d'exploitation beaucoup plus avantageuses que dans le temps où il a été ouvert au trafic.

Il est bien connu que plus un chemin a un long parcours, moins cher coûte son exploitation, parce que les salaires des officiers de la voie qui sont les mieux payés, se répartissent sur un plus grand nombre de milles. Je viens de démontrer que mon honorable ami le député de Lotbinière a pu donner à la province \$750 par mille comme profit net tandis que maintenant l'exploitation, confiée aux mains de ce prodige d'habileté que l'on nomme M. Sénécal, ne rapporte au trésor que \$400 par mille. Ces faits ne prouvent-ils pas à l'évidence que nous pouvons faire mieux qu'il est fait à présent. Quand je parle de M. Sénécal, on me dira peut-être que je suis son ennemi. Ceci ne prouverait rien ; mais je demande qu'on réponde simplement aux faits que je produis devant la Chambre, faits irrécusables et qui sont la condamnation du gouvernement.

N'est-il pas, M. le président, absurde de voir que ceux qui ont été le plus intimement attachés à l'exploitation jusqu'à présent offrent beaucoup plus pour la moitié du chemin que ce qu'ils ont pu verser dans le trésor comme profit net. Comment expliquer cette étrange anomalie, cette espèce de phénomène d'un administrateur offrant beaucoup plus comme prix de vente ou intérêt que le montant qu'il a remis au gouvernement comme résultat de l'exploitation. Il nous était donné à nous, Chambres de la province de Québec, de voir un gouvernement trouver ce procédé tout naturel et même s'en réjouir en le soumettant à l'appréciation du public.

Quoiqu'il en soit, le gouvernement est décidé de vendre pour les raisons que j'ai rappelées il y a un instant. Etant donnée, étant admise cette nécessité, il nous reste à examiner si les transactions qui ont été faites sont les meilleures, sont les plus avantageuses parmi celles qui s'offraient au gouvernement.

Il faudrait être aveugle pour croire que le gouvernement a accepté la

meilleure offre qui lui a été faite. Je prétends, et cette prétention, je l'appuie sur les chiffres, sur les données officielles, que le gouvernement vend le chemin pour beaucoup moins qu'il aurait pu obtenir. Et à ce sujet je me permettrai de demander pourquoi il n'a pas accepté la soumission du syndicat Allan-Rivard. Je sais bien que, si j'en juge par l'expérience que le passé me présente, qu'à cette question toute pertinente, toute juste et raisonnable qu'elle soit, je ne recevrai pas la vraie, la seule réponse par conséquent qui devrait être donnée. Sans prétendre au don de devin, il n'est pas bien difficile de toucher dans tout cela, le fil d'une intrigue monstrueuse pour remettre entre les mains du favori par excellence du premier ministre une propriété nationale qui a coûté de douze à quatorze millions de piastres, d'argent du peuple de cette province. On la sent cette intrigue, et les prétextes dont on se sert pour motiver des refus inexplicables sont autant de preuves qui établissent l'existence d'un plan parfaitement bien arrêté pour enlever à la province le seul actif qu'elle puisse mettre en regard de sa dette.

Nous avons pour nous guider dans l'appréciation du côté financier de la transaction, l'avis de l'honorable député de Sherbrooke. Les chiffres qu'il a présentés à la Chambre sont concluants.

Je n'ai pas, je l'avoue, une grande confiance dans mon honorable ami, mais j'ai foi dans ses chiffres, (rires.) Hier il nous a prouvé que le gouvernement n'avait pas accepté la meilleure offre qui lui a été faite.

Le gouvernement avait par devers lui trois soumissions, et une quatrième de la part de la compagnie du Pacifique, bien que la chose ne soit pas claire. Toutes ces offres étaient supérieures à celle qui a été acceptée. Pourquoi ces refus qui rendent encore plus déplorable la position de notre trésor. Pourquoi cette conduite inexplicable, mystère ! . . Examiner tout ce qui a eu lieu à propos de cette fameuse transaction est un travail assez long en soi mais qui ne manque pas de piquant et d'intérêt. Les honorables députés qui composent cette Chambre ont dû être tout particulièrement frappés de la surprenante coïncidence qui a eu lieu entre la production du rapport favorable de M. Shanly sur les conditions et le prix de vente avec l'offre de M. Sénécal. Cette coïncidence est digne de remarque parce qu'elle constitue bien des indices certains qui nous révèlent l'existence de ce plan combiné et arrêté dont je parlais tantôt. Elle constate aussi la touchante sollicitude de l'honorable premier ministre pour celui qu'il entoure de sa protection et qu'il a pris sous son égide.

Il y a aussi un autre fait qui mérite d'être rappelé en passant. Personne ne doute de la vérité de la nouvelle qui dit que M. Sénécal a

demandé \$75,000 de commission comme paiement de l'usage de son influence dans les négociations avec le gouvernement au sujet de la vente. Si elle n'était pas vraie, cette nouvelle n'aurait pas été rapportée comme elle l'a été, et elle n'aurait pas été démentie comme elle l'a été. Si la nouvelle avait été fausse, le démenti aurait été donné dans des termes autres que ceux dont on s'est servi. C'est autant pour prouver l'honnêteté de ces transactions où l'intérêt public le plus pressant, celui du trésor provincial, était en jeu.

Voici un autre fait qui caractérise bien la manière tortueuse avec laquelle on a conduit ces négociations. L'honorable premier ministre nous a dit qu'il n'y avait pas de correspondance officielle à faire connaître à la Chambre au sujet de ses négociations avec la compagnie du Pacifique. Pendant que l'honorable premier ministre traite ainsi verbalement du prix et des conditions de vente avec la compagnie du Pacifique, on voit qu'il adresse un télégramme à M. Rivard, l'informant qu'il ne peut recevoir d'offre verbale, et que tout doit être mis par écrit. Pourquoi cette différence dans les procédés. Pourquoi traiter verbalement avec l'un et refuser de le faire avec l'autre ?

Si le gouvernement se plaint d'avoir pour le combattre une opposition soupçonneuse, on devra admettre qu'il a tout fait pour donner matière à soupçon.

En lisant la correspondance qui a été déposée sur le bureau de la Chambre et distribuée, on voit que les plans du gouvernement ayant été dérangés par les soumissions de M. Hall et de sir Hugh Allan, le premier ministre, toujours habile en ces sortes de choses, prend une décision pleine de ruse. Brusquement, il vend la partie ouest du chemin à la compagnie du Pacifique, et se retournant vers M. Sénécal il lui dit : Prenez la partie est puisque vous êtes le seul qui l'ait demandée. La comédie était finie et le tour bien joué, du moins dans la pensée de ces messieurs. Voilà ce que nous révèle une étude attentive de tout ce qui se rapporte à cette question. La morale, j'allais en tirer une, mais j'oubliais qu'il n'y en a pas à tirer, puisque tout est immoral.

Il y a une autre considération qui forcément s'impose à notre esprit. Pourquoi le gouvernement a-t-il posé comme condition expresse à l'achat de la voie ferrée, l'acquisition des embranchements de St-Eustache et de St-Lin ? Mystère encore ici. Quel que soit le motif qui a fait agir le gouvernement il y a une chose de certaine c'est que si la compagnie du Pacifique n'avait pas été forcée d'acheter ces deux voies ferrées, la province aurait reçu \$400,000 de plus qu'elle ne va encaisser. C'est autant de perdu pour le trésor déjà si pauvre, si nécessaire. Je suppose que

les honorables ministres croient que le trésor se porte bien depuis qu'ils se donnent le luxe, aux dépens de cette pauvre province toujours, depuis qu'ils se donnent le luxe de voyager dans un char digne de transporter des princes et d'aller chercher à New-York même, l'admiration de ces naïfs et demi-barbares Yankee

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

Lorsque nous nous sommes séparés à six heures pour aller prendre le dîner, j'étais sur le point de terminer mes remarques car je sentais la voie me manquer. Maintenant, je puis continuer sans trop d'inconvénient. Cependant je me hâte de rassurer la Chambre en lui disant que je n'ai pas l'intention de la retenir longtemps.

Je crois avoir démontré la faute que le gouvernement a commise en prenant les arrangements qu'il nous demande de ratifier, arrangements qui ne sont pas à l'avantage du pays.

M. Shanly, dans son rapport au sujet de l'affectation ou de la vente du chemin de fer, dit qu'il y a lieu de se féliciter de ce qu'on ne l'ait pas loué en 1879, pendant que mon honorable ami le député de Lotbinière était au pouvoir, parce que, dit M. Shanly, il y a eu augmentation dans la valeur de cette propriété. Il serait curieux de savoir si, dans deux ans, le même ingénieur ne dirait pas la même chose des arrangements sur lesquels nous délibérons.

Quand mon honorable ami le chef de l'opposition était au pouvoir, il régnait alors une dépression générale dans toutes les diverses branches d'affaires. Aujourd'hui, tout va bien, la prospérité a remplacé la gêne. En faisant cette affirmation, je ne crains pas d'être démenti par les honorables députés de la droite, puisque je puis même en appeler à leur propre témoignage. Je sais que les gouvernants à Ottawa mettent cet état de choses à leur crédit. Les temps meilleurs dont nous jouissons à l'heure qu'il est sont dus, à n'en pas douter, à des circonstances qui suivent presque toujours les temps de crise comme ceux que nous avons eus. La protection ou la politique ne me paraissent pas avoir quelque chose à faire avec cela. Quoiqu'il en soit, il est un fait certain, c'est que nous sommes entrés dans une période de prospérité générale. Nous ne faisons qu'entrer dans cette aisance, pourquoi tant se hâter de louer ou de vendre le chemin de fer; pourquoi ne pas attendre que le développement des affaires ait produit tout ce qu'il est susceptible de produire, afin de profiter, de bénéficier d'un état de choses qui serait très-avantageux aux intérêts du trésor. Il est manifeste que le temps de se départir de notre voie ferrée n'est pas arrivé. Il serait donc préférable d'attendre.

En concluant ce marché, j'ai dit que le gouvernement avait fait les affaires de ses amis. N'ai-je pas pour étayer cette prétention le discours de l'honorable député de Sherbrooke. Les chiffres que cet honorable représentant a produits sont exacts et les conclusions qu'il en a tirées sont aussi dignes de foi que celles présentées par l'honorable premier ministre. Mon honorable ami le député de Sherbrooke a parlé de ce qu'il connaît et atteste de ce qu'il a vu . . .

L'honorable M. **Chapleau**—*député de Terrebonne, premier ministre et commissaire des chemins de fer.*—Il n'est pas saint Paul.

L'honorable M. **Joly**—*député de Lotbinière.*—C'est, à tout événement, un cas de conversion soudaine. . . (Rires.)

L'honorable M. **Irvine**—*député de Mégantic.*—L'ancien trésorier a dit que le gouvernement était contrôlé par une influence à laquelle il ne pouvait résister.

L'honorable M. **Chapleau**.—L'honorable représentant de Sherbrooke n'a jamais dit cela.

L'honorable M. **Irvine**.—Je demande pardon à mon honorable contradicteur, le député de Sherbrooke a dit cela. Il n'a peut-être pas employé les mêmes termes, mais la signification que comportent ses paroles est celle que je lui donne. Il a dit que les ministres agissaient d'après les dictées d'influences occultes. Il nous a dit que le gouvernement était sous le contrôle d'un pouvoir qui se cachait derrière le Trône. En proférant cette accusation, il n'a fait que répéter ce que j'ai dit très-souvent. Il est fort heureux pour le public que mes dires soient corroborés aujourd'hui par un homme aussi considérable que l'ancien trésorier provincial.

Pour répondre à ce que je dis, on me répètera que je suis l'ennemi de M. Sénécal. On ira même aux frais de faire un relevé des procès que j'ai perdus contre lui. Qu'on le dise tant que l'on voudra. Qu'est-ce que cela me fait à moi ? Au reste, il n'est pas le premier criminel qu'aura sauvé le savant avocat criminaliste qui est maintenant le premier ministre.

Mais ce que l'on ne dira pas, c'est que cette vente est faite spécialement pour l'avantage de cet homme qui a nom Sénécal.

Il y a, paraît-il, d'autre chose à payer en rapport avec le chemin de fer. Je ne sais si les rumeurs disent vrai, mais il y a un point qu'il serait intéressant d'éclaircir, celui relatif aux terrains. Je voudrais bien savoir s'il faut encore du terrain pour l'usage du chemin de fer. On dit, je ne

sais avec quelle autorité, que plusieurs centaines de piastres vont être dépensées pour cette fin.

Il y a de plus les affaires de la corporation de Québec. Je veux parler des dommages qui sont réclamés de cette corporation pour l'usage fait par le chemin de fer de la rue Prince-Edouard. Je ne sais pas si le gouvernement a été informé qu'un jugement a été rendu contre la cité de Québec et en faveur de l'un des propriétaires sur la rue Prince-Edouard, sauvegardant ses droits de propriété. Les sommes réclamées de la cité de Québec seront certainement très-considérables, car d'autres propriétaires prennent des poursuites semblables à celles qui ont été jugés en faveur des demandeurs. Ce que la corporation aura à payer pour ces poursuites devra lui être remboursé par le gouvernement, qui est tenu d'indemniser la ville de Québec pour ces cas. Il y a aussi la balance due par la corporation au gouvernement pour la souscription de la cité en faveur de la compagnie du chemin de fer de la rive nord. Le montant payé par Québec et ce qui est encore dû, le tout est transporté au syndicat qui achète la partie est.

Mais pendant que les droits du gouvernement contre la ville de Québec sont transportés à ce syndicat, il ne paraît pas y avoir de dispositions relatives aux droits de la ville contre le chemin de fer, bien que Québec ait le droit de se faire considérer comme propriétaire de cette voie. J'espère que le gouvernement n'a pas l'intention d'introduire dans la loi un article par lequel les droits de la ville de Québec sont mis de côté, autrement il pourrait bien se faire qu'il y aurait du bruit autour de cette question. J'ai parlé il y a un instant des réclamations auxquelles la corporation de Québec aura à faire face pour les dommages causés à la propriété des particuliers sur la rue Prince-Edouard, dommages résultant du passage de la voie ferrée dans cette rue. Si la corporation a le droit de réclamer à son tour d'être remboursée des sommes qu'elle devra payer pour ces réclamations, ce dont je ne doute pas pour un instant, le gouvernement devra payer. Si donc cette dette reste sans être l'objet d'une disposition dans la loi proposée, ce sont les acheteurs qui auront le bénéfice de cette lacune et c'est la province qui devra en supporter les conséquences, c'est-à-dire, qu'elle sera encore obligée de payer cela à même le prix de vente.

Il y a encore un autre point important que je veux toucher. Le gouvernement a donné le droit à la compagnie du Pacifique d'établir une ligne de raccordement entre la jonction St-Martin et la Pointe-Claire, ligne qui est d'une grande importance pour Québec aussi bien que pour les propres amis du premier ministre qui achètent la partie est. Là

partie ouest n'a pas d'intérêt dans ce raccordement et le gouvernement a fait une faute considérable en plaçant la compagnie du Pacifique en position de causer du préjudice à Québec et à la partie est du chemin de fer devenue une ligne indépendante de l'autre, quant à son administration.

J'aurais été heureux d'en dire davantage sur ma manière de voir sur ce sujet, si j'avais pris part avant aujourd'hui à ce débat. Pour le moment, je ne retiendrai pas plus longtemps l'attention de la Chambre. En terminant je prends la liberté de rappeler aux représentants de la province qui voteront la proposition ministérielle, qu'ils auront à porter la responsabilité de leur vote et qu'ils auront aidé à remettre entre les mains des amis du gouvernement la plus belle propriété que possède la province.

J'ai l'honneur de proposer, appuyé par M. Trudel, que cette Chambre ne se forme pas maintenant en comité, pour considérer la résolution proposée, mais qu'il soit résolu que les arrangements maintenant soumis à la Chambre ne sont pas les plus avantageux qu'il était au pouvoir du gouvernement d'obtenir.

M. Trudel—*député de Champlain*.—M. le président, en appuyant cette proposition, je désire exposer en aussi peu de mots que possible la ligne de conduite que je vais suivre et les motifs qui m'ont déterminé à prendre l'attitude que l'on connaît suffisamment par le fait que j'ai consenti à mettre mon nom au bas de cette proposition.

Je dois dire d'abord que j'apprécie les démarches de l'honorable premier ministre pour assurer une bonne transaction à la province. Je regrette cependant de ne pas partager son opinion sur la valeur du marché qu'il nous a soumis. Je trouve que ces arrangements ne sont pas les plus avantageux qui auraient pu être faits.

M. le président, je regrette que le gouvernement ait rejeté des offres plus avantageuses que celles que nous avons à discuter. J'ai écouté les discours qui ont été prononcés; entre autre celui de l'honorable député de Sherbrooke. Ce dernier m'a convaincu que le chemin de fer était vendu avec perte. J'ai étudié aussi la correspondance qui nous a été distribuée, et de cette étude il ressort pour moi que le gouvernement n'a pas accepté la meilleure des soumissions.

Il est bien vrai que les dernières élections ont été faites sur la question de la vente du chemin. Mais il était bien compris que le prix ne devait pas être de moins de huit millions de piastres. Or, je considère que nous allons recevoir moins que huit millions. La partie ouest n'est vendue que \$3,600,000. Il est bien vrai que le syndicat Sénécal

pare \$4,000,000 pour la partie est, mais il ne faut pas oublier qu'on lui donne des propriétés qui doivent réduire considérablement la recette que nous attendons. On donne au syndicat le parc à bois à Québec, des propriétés à Montréal et de plus les débetures de la cité de Québec. Voilà autant de valeurs qui doivent être soustraites des \$4,000,000.

M. le président, après avoir lu les différentes soumissions que le gouvernement a reçues, je suis resté convaincu que la meilleure offre de toutes était celle du syndicat Allan-Rivard. Au point de vue du trafic de l'ouest, ce syndicat aurait mieux réussi que tout autre à diriger ici le trafic qui doit tant faire de bien à la province de Québec. On sait que l'un des membres de ce syndicat, sir Hugh Allan possède une immense flotte de navires océaniques. Pour alimenter cette flotte, il faut du trafic et nul doute que toutes les ressources de la puissante compagnie Allan aurait été mises en œuvre pour diriger sur la province Québec la plus grande somme possible du commerce de l'ouest afin d'alimenter ses steamers qui font le service entre le Canada et l'Europe.

L'attitude que je prends à l'égard de cette proposition du gouvernement ne doit pas être prise comme une indice que je me sépare de mon parti. Non, M. le président, je suis conservateur en politique et j'entends bien rester tel. Mais je suis aussi conservateur de notre chemin provincial. J'enregistrai donc mon vote contre la transaction projetée, parce que je la crois sincèrement préjudiciable aux intérêts de la province.

M. Richard—*député de Montcalm*.—M. le président, mon premier devoir, vu mon inexpérience et mon jeune âge, est de réclamer l'indulgence de mes honorables collègues, que je considère tous comme mes aînés en expérience, en talent et en âge.

En étudiant la grande question soumise aux délibérations de cette Chambre, je le déclare sans hésitation, je n'ai eu de présent dans ma pensée que les intérêts seuls de la province de Québec. L'honorable premier ministre, dont personne plus que moi n'admire le grand talent et l'entraînante éloquence, l'honorable premier ministre, dis-je, s'est efforcé de démontrer que nous devons vendre d'abord, et ensuite que les transactions qu'il a faites au nom de la province sont les meilleures qui pouvaient être faites. Il a plaidé sa cause avec éloquence et habileté. Cependant je n'ai pu me convaincre de la nécessité qu'il y a de vendre notre belle voie ferrée.

La province de Québec est appelée à jouer un grand rôle dans la Confédération. Sa position géographique lui assure le débouché de l'immense commerce qui, des provinces de l'ouest, se dirigera vers l'At-

lantique. C'est ici que devront se faire les nombreuses échanges entre les produits du vieux continent. Sir George Cartier, cet illustre homme d'Etat dont la mémoire est tenue en si haute vénération, n'a-t-il pas dit lui-même l'avenir brillant qui nous était réservé.

L'honorable chef du cabinet, le premier ministre lui-même, ne nous a-t-il pas répété en maintes occasions que nous pourrions compter sur cet avenir. On dit qu'il faut vendre à la compagnie du Pacifique parce que cette compagnie du Pacifique contrôlant la seule voie ferrée qui conduit directement dans l'ouest peut seule nous assurer ce trafic tant désiré.

Mais a-t-on oublié que cette compagnie a admis que la province de Québec était le débouché naturel du commerce de l'ouest, que notre territoire devait inévitablement être le théâtre où doivent s'échanger les produits de l'ouest et de l'Europe. Il est donc inutile de vendre pour avoir ce que l'on ne peut nous enlever. Si de l'aveu de tous ceux qui ont étudié cette importante question du commerce de l'ouest, nous devons l'avoir quand même, il est clair par conséquent que nous n'avons pas besoin de vendre le chemin de fer pour nous assurer la jouissance de cet immense avantage. On craint, dit-on, la concurrence de la compagnie du Pacifique. Mais oublie-t-on que cette compagnie n'en est encore qu'au début de l'exécution des immenses travaux dont elle s'est chargée. Il devra assurément s'écouler un temps assez long avant que la concurrence que l'on semble craindre puisse se manifester sérieusement. D'un autre côté nous avons une autre garantie que la province, dans n'importe quel cas, ne perdra pas le commerce de l'ouest, et cette garantie je la trouve dans le désir de sir Hugh Allan d'acheter notre voie ferrée. L'augmentation qui aura eu lieu dans les recettes d'exploitation lorsque la concurrence de la compagnie du Pacifique pourra se faire menaçante est une nouvelle preuve que nous n'avons pas besoin de nous hâter de livrer, de sacrifier notre chemin de fer provincial à vil prix parce que les craintes qu'on exprime ne deviendront jamais des faits accomplis.

On dit que le gouvernement ne peut administrer une voie ferrée aussi économiquement qu'une compagnie particulière. A l'encontre de cette prétention, je vois ce qui se passe d'en d'autres pays.

En Italie, en Belgique et en Allemagne, l'état exploite des chemins de fer avec profit. Cependant, sans connaître la position exacte dans laquelle se trouvent placés ces chemins de fer, il est difficile de croire que les conditions d'exploitation soient plus avantageuses que celles qui s'offrent à nous. Notre voie ferrée occupe une position exceptionnellement avantageuse, et je suis convaincu que si le gouvernement prenait

les mesures nécessaires, il arriverait à un résultat bien différent de celui obtenu jusqu'à présent. S'il nommait un surintendant dégagé de toute préoccupation étrangère à ses devoirs officiels, qui ne s'appliquerait qu'à rendre profitable l'exploitation dont il aurait la direction, non-seulement la province retirerait un bénéfice raisonnable, mais même un très-grand bénéfice.

Il faut vendre, dit-on aussi, parce que la province ne peut plus emprunter, et il lui faudra des ressources pour terminer le chemin de fer. Quoi ! M. le président, la province serait dans un état tel que son crédit ne vaudrait plus rien ! Nous serions obligés de donner pour ainsi dire, une propriété qui a coûté des millions de piastres de l'argent public, parce que la province serait incapable de trouver à emprunter ! Cette prétention contraste étrangement avec les paroles pleines d'espérances pour l'avenir de l'honorable premier ministre, lorsque, à son retour d'Europe, l'an dernier, il nous parlait en termes pompeux de la haute estime que les capitalistes français professaient pour le crédit de notre pays. De plus n'avons-nous pas à notre disposition d'inépuisables richesses qui ne demandent qu'à être exploitées pour ajouter tant à la prospérité de la province. Au lieu de partager les craintes que l'on a exprimées sur ce sujet je crois au contraire que le crédit de la province augmente en valeur tous les jours et qu'il vaut auprès des capitalistes de n'importe quel pays beaucoup plus que 15 ou 16 millions, chiffre de notre dette.

C'est pour améliorer l'état des finances qu'il faut vendre. Voilà, réduit à sa plus simple expression l'un des arguments des avocats de la politique ministérielle, l'un des arguments sur lequel on s'est le plus appuyé. Je ne vois pas comment on peut arriver à opérer une guérison en appliquant ce remède. En vendant notre chemin de fer, loin d'améliorer l'état de nos finances, nous nous privons de l'un des principaux moyens, de l'une des principales ressources que nous avons, pour sortir de la position critique dans laquelle nous sommes. La vente du chemin nous conduit à la taxe plus directement et plus promptement que ne le ferait son exploitation, telle qu'elle est même aujourd'hui. Elle fait plus, elle divise malheureusement et pour sa ruine le grand parti conservateur, fondé par notre plus grand homme d'état, sir George Etienne Cartier.

Celui dont j'invoque le souvenir en mentionnant son nom, ne disait-il pas que nous étions la tête commerciale de la Confédération. Cette position exceptionnellement avantageuse que la Providence nous a donnée et que le génie de Cartier a su faire reconnaître par les autres provinces, pourquoi venir la détruire, pourquoi nous en priver ?

Il y a parmi mes honorables collègues des hommes qui, autrefois,

étaient contents de serrer leur rang autour de nos chefs conservateurs. Ces chefs sont encore debout.

Ils ne sont pas tombés dans l'opinion publique. Leurs cheveux blancs attestent trente ans de combat. Il y a des rides sur leur front, des taches il n'y en a point. Non, les de Boucherville, les Ross, les Beaubien ne se sépareront pas seuls, et la proposition du gouvernement va briser le parti conservateur.

D'ailleurs, est-ce que je ne m'adresse pas à des hommes de conciliation ? à des hommes qui ont su tendre la main, dans des moments difficiles, à leurs ennemis ? Sera-t-il dit qu'il n'y a que pour les amis fidèles qu'ils se montrent intraitables ? Attendons quelques années encore : le temps dira lesquels des uns ou des autres ont tort. Devant les faits, tous seront d'accord.

L'honorable M. **Wurtele**—*député de Yamaska, trésorier de la province*.—M. le président, la question sur laquelle nous délibérons déjà depuis plus de huit jours, a été beaucoup discutée. Elle a été considérée sous presque tous ses aspects. Je ne dis pas tous ses aspects, et c'est à dessein, car si je me suis décidé à prendre part à ce long débat, ce n'est que dans le but de jeter plus de lumière sur l'un des côtés de la question. Je n'entends pas entrer dans de longs développements ; mon honorable ami le premier ministre a, de l'aveu de toute la Chambre, parfaitement traité le sujet qui fait la base de la résolution qui est entre vos mains, M. le président. Je limiterai donc ma tâche à faire comprendre la nécessité de la transaction au point de vue de nos finances.

Je puis dire, sans craindre d'être démenti, qu'il est compris et admis de tous côtés que le gouvernement ou l'État ne peut administrer le chemin de fer avec économie. Je suis certain qu'une compagnie particulière, animée d'un bon esprit d'entreprise, trouvera plus de ressources par la création de nouvelles entreprises commerciales, qui seront à l'avantage de la partie du pays que traverse la voie ferrée et qui seront en même temps d'un grand secours pour accroître le chiffre des recettes de l'exploitation, qui si le gouvernement gardait la propriété et l'administration du chemin de fer. Quant à l'opportunité de vendre, je maintiens que la province est obligée de le faire. Peut-être que la postérité bénéficierait davantage si le chemin de fer restait entre les mains du gouvernement, mais la Chambre a un devoir impérieux à remplir, celui d'alléger le fardeau qui pèse sur le peuple et résultant de l'exploitation de la voie ferrée et de l'état embarrassé de nos finances.

Il est impossible de garder le chemin de fer sans avoir recours à la taxe directe. Je ne fais pas cette déclaration sans y avoir mûrement et

longuement réfléchi. C'est après avoir étudié avec le plus grand soin la statistique du trésor provincial, après avoir bien pesé toute chose que je crois de mon devoir, et en ma qualité de ministre responsable, d'avertir la députation du danger qui la menace, si elle allait refuser de vendre la voie ferrée. Les renseignements qui m'ont déterminé à faire cette importante déclaration à la Chambre, je les ai étudiés et bien médités. Pour mettre la Chambre en position de juger par elle-même de la situation du trésor et pour lui permettre de constater si je me suis alarmé inutilement, je vais lui communiquer les principales données qui sont puisées à des sources authentiques et officielles.

J'engage la Chambre à me suivre quelques instants dans l'exposé de chiffres que je vais lui faire. Ce sont des faits qu'elle veut ; je vais lui en donner.

La totalité des recettes depuis 1867 jusqu'au 4 mars 1882 ; est de \$32,589,655.42. La totalité de la dépense dans la même période a été de \$32,804,139.86.

Il y avait donc, au 4 mars dernier, un découvert de \$214,484.44.

Dans les recettes des exercices 1878-79 et 1879-80 il y a deux montants provenant d'une source d'un caractère exceptionnel et sur laquelle il ne faut pas compter à l'avenir. En 1879, nous avons reçu \$500,000 du gouvernement fédéral, à compte de règlement ; cette somme d'un demi-million figure dans les recettes. En 1880, nous avons reçu de la même source \$125,000, nous avons aussi reçu une autre somme de \$554,146.13 de la corporation de Montréal pour le paiement de sa dette au fonds d'emprunt municipal. De cette somme la province peut compter sur une recette fixe pendant dix années environ.

Le déficit pour les dernières années ont été comme suit ; En 1878, le déficit s'est élevé à \$685,514.71. En 1879, il a été de \$623,123.64, en ne tenant pas compte de la recette extraordinaire que j'ai mentionnée il y a un instant. En 1880, le découvert se montait à \$608,117.13, en suivant le même procédé pour l'année précédente. Pour 1881, il a été de \$442,139.65. Pour l'exercice en cours, il y aura un surplus d'une cinquantaine de milliers de dollars dû au fait que la corporation de Montréal nous a payé ce qu'elle devait au fond d'emprunt municipal, soit au-delà de \$554,000. Cependant, il faut retrancher cette somme, puisque nous voulons connaître exactement le revenu annuel sur lequel nous pouvons compter. Il reste, après déduction faite, un déficit prévu pour 1882, de \$500,000.

Si l'état de chose qui existe aujourd'hui est maintenu, nous aurons pour les cinq années à venir un découvert annuel dans notre budget de

\$571,000. Ces chiffres ne sont pas le fruit de mon imagination. En voici la base. Pendant les cinq dernières années, nous avons eu des déficits montant, en totalité, de \$2,858,895,13. Ceci donne une moyenne de \$571,779,03 par année. Maintenant voyons quelle sera la position du trésor si la vente du chemin de fer n'a pas lieu. Dans ce cas il nous faudra dépenser \$1,010,000, montant que les acquéreurs prennent à leur charge.

Le premier juillet 1882, le trésor aura besoin de \$2,381,848,55. Tandis que si la vente a lieu, cette somme se trouve réduite d'un million 10,000 piastres. Veut-on savoir comment ont été dépensées les recettes provenant des emprunts, c'est-à-dire ce qui constitue notre dette, et ont été versées dans la caisse créée pour venir en aide aux chemins de fer dotés par Législature.

La recette totale a été de \$14,538,266.63. Les paiements faits ont été de \$14,799,501.53. Voici comment se repartit ce dernier chiffre entre les diverses voies ferrées dotées par la Législature.

Lévis et Kénébec \$217,500.00. International \$368,730.00. Québec central, \$473,750.00. Montréal, Portland et Boston, \$200,082.00. Waterloo et Magog \$86,450.00. Sud-Est, \$497,007.10. Vallée de Missisquoi, \$43,842.50. St-Laurent et lac Champlain \$250,280.00. Québec et lac St-Jean, \$177,890.93. Montréal et Laurentides \$60,000.00. Baie des Chaleurs, frais d'exploration, \$12,840.95. Frontière de Québec, frais d'exploration, \$6,027.00. Embranchement St-Jérôme, frais d'exploration, \$3,150.00. Les divers paiements faits aux chemins de fer dotés, forment un total de \$2,397,551.27. Le chemin de fer du gouvernement a coûté jusqu'au 4 mars dernier, \$12,401,950.26. En tout, \$14,799,501.53. A la liste des chemins de fer que je viens de donner, il faut ajouter le nom de celui de Jonction du Pacifique et de Pontiac qui a droit à une subvention de \$6,000 par mille, soit en tout \$510,000. La balance des dotations votées mais non exigible, s'élève à \$1,520,487.72.

Voici maintenant les chiffres constatant les produits des opérations du chemin de fer provincial, jusqu'au 4 mars 1882.

En 1879, il y a eu un excédant de \$30,942.69. En 1880, il y a un déficit de \$27,282.61. Et en 1881, le surplus a été de \$128,801.50. L'excédant des recettes sur les dépenses pour 8 mois de l'exercice en cours, s'élève à \$167,624.13. En retranchant le déficit, nous avons une totalité de revenu net de \$300,085.71. En prenant pour base l'excédant des 8 premiers mois de l'année courante, on arrive à un total de recettes nettes pour 1882, de \$251,436.19, ce qui porterait les profits

des opérations du chemin de fer depuis 1879 au 30 juin 1882, au chiffre de \$383,897.77.

Le chemin de fer provincial a coûté en tout \$13,364,414.23. Il coûtera encore, s'il n'est pas vendu plus d'un million de piastres à la province. Cette somme d'un million de piastres se décompose comme suit : Division ouest—Embranchement de la jonction Jacques-Cartier \$100,000. Voie depuis Hochelaga jusqu'aux casernes de la porte de Québec, \$130,000. Ateliers à Montréal, \$60,000. Gare aux casernes de la porte de Québec, \$60,000. Hangar à Montréal, \$10,000. Voie d'évitement depuis la ligne principale jusqu'aux hangars à marchandises et aux ateliers, \$40,000. Prolongement de la ligne et bâtisses sur la propriété Bellerive, \$50,000. Total pour la division ouest \$450,000.

Division est.—Ouvrages sur les quais, hangars, voie d'évitement à Québec, \$30,000 ; moitié du coût des bateaux traversiers et accessoires, \$90,000 ; ateliers, prolongement de la voie sur la jetée Louise et déplacement de la voie de la rue Prince Edouard, etc., \$250,000 ; travaux sur la voie de ceinture et les quais à Trois-Rivières, \$40,000. Total pour la division est, \$410,000.

Ouvrages généraux.—Ballast, \$50,000 ; matériel roulant, \$100,000. Total, \$150,000. Grand total des travaux dont se chargent les acquéreurs du chemin de fer, \$1,010,000.

Si, d'un autre côté, le chemin de fer est vendu aux conditions stipulées dans les contrats soumis à la Législature, le montant que la province réalisera sera de \$8,007,000. La compagnie du Pacifique paie \$4,000,000 la division ouest et ses embranchements. Il y a à déduire le montant applicable aux travaux à faire dans et près de Montréal, \$400,000. Il reste une balance de \$3,600,000, qui est payable comme suit : Le 1^{er} mars 1883, \$100,000 ; le 1^{er} mars 1884, \$100,000 ; le 1^{er} mars 1885, \$100,000 ; le 1^{er} mars 1886, \$100,000 ; le 1^{er} mars 1887, \$100,000 ; le 1^{er} mars 1888, \$100,000 ; après le 4 mars 1902, sur avis de six mois, \$3,000,000.

La division est est vendue à la compagnie du chemin de fer du Nord pour le prix de \$4,000,000. Le transport de la réclamation contre la corporation de Québec \$500,000, en tout \$4,500,000. De ce montant il faut déduire la valeur au pair des débentures de la cité de Québec, livrées à l'honorable Thomas McGreevy, \$143,000. Ce qui laisse \$4,357,000, payables comme suit : A la livraison du chemin, \$857,000. Dans un an à dater de la livraison du chemin, après avis de 6 mois \$500,000. Dans cinq ans à dater de la livraison du chemin, après un avis d'un an, \$3,000,000.

Il est aussi pourvu au cas où il n'y aurait aucun avis de donné, alors les deux derniers montants seront payables dans vingt ans, à dater de la vente. Le prix de vente des deux divisions forment donc un total de \$7,957,000. Maintenant, nous avons de plus la contribution de la cité de Montréal pour aider à la construction du pont de Hull, \$50,000. Cette somme, comme on le sait est payable aussitôt que les trains atteindront la gare des casernes de la porte de Québec. Ceci forme un total de \$8,007,000. Voilà ce que nous rapportent les transactions que le gouvernement soumet aux Chambres pour être approuvées. Etudions, chiffres en mains, je n'ai que cela à offrir à l'appui de mes arguments et je crois que cela suffit. La Chambre me pardonnera sans doute d'être aussi aride, mais elle comprendra que mon désir est de discuter la question au seul point de vue auquel se placerait un homme qui n'envisagerait ces transactions que comme des opérations purement commerciales. C'est sous cet aspect qu'il me faut surtout considérer cette question de la vente du chemin de fer. Comme trésorier, il m'incombe plus particulièrement de trouver les voies et moyens.

Je vais maintenant examiner la vente au point de vue du revenu annuel qu'elle produira. Voyons quel est notre état budgétaire, année moyenne. La dépense annuelle, y compris l'intérêt et l'amortissement de \$1,250,000 à être ajoutées à la dette publique, mais non compris les frais d'exploitation du chemin de fer, peut être portée, en moyenne, à la somme de \$2,911,817.00. La recette probable annuelle provenant de toutes sources, y compris \$75,000 du fonds d'emprunt municipal, mais en comprenant pas les recettes du chemin de fer, sera d'environ \$2,331,721.00. Ceci montre un déficit annuel de \$580,605.00. Maintenant, supposons que le chemin de fer ne soit pas vendu, j'évalue à \$250,000 le profit que nous retirons de son exploitation. Il reste donc un déficit annuel certain de \$330,605 auquel il faudra faire face, soit au moyen des facultés de la dette flottante, ce qui ne saurait être toléré, car c'est un système onéreux lorsqu'il s'agit de suffire aux dépenses ordinaires de l'administration publique, soit au moyen, le seul qui puisse être admis, d'une taxe dont l'imposition rapporterait au trésor une recette égale au montant du découvert de \$330,605. D'un autre côté, si nous vendons le chemin de fer nous améliorons notre position budgétaire à un tel point qu'il ne nous restera plus que \$227,420 à trouver pour équilibrer la recette avec la dépense, soit \$103,185. Nous faisons un gain de plus de \$100,000 par année. Je vais le prouver par des chiffres. Si la Législature approuve le projet de vente que le gouvernement lui a soumis, nous avons d'abord l'intérêt à 5 pour cent sur le prix de vente, \$7,957,000, ce qui donne \$397,850.00.

En vendant, nous appliquerons tout le prix que nous recevrons à éteindre un montant équivalent de la dette, soit \$7,957,000. En consacrant ce montant au rachat de notre dette, nous nous dispensons de verser à l'amortissement le $\frac{1}{100}$ p. c. que la loi nous oblige de verser ; ceci donne encore \$39,576. Nous avons donc un total de \$477,420 comme recette ou si la Chambre le préfère nous avons \$477,000 qui nous serviront à équilibrer le budget, ou à réduire l'écart de \$580,605 qu'il y aura entre les recettes et les dépenses. Ainsi au lieu de \$250,000 de profit que nous retirerions de l'exploitation de la voie ferrée nous aurons \$477,420 pour diminuer le déficit. Au lieu d'un découvert de \$330,605 comme dans le premier cas, il ne sera que de \$227,420, soit comme je l'ai dit il y a quelques instants, \$103,185 de moins à prélever pour équilibrer notre budget.

On a prétendu que le gouvernement n'avait pas accepté la meilleure des soumissions ou la plus avantageuse qui lui a été faite. On ne peut prétendre qu'il y a eu manque de publicité. Il était très-bien connu que le gouvernement avait résolu de vendre la voie ferrée. Cette décision était même l'un des articles de la déclaration ministérielle faite au début de la dernière campagne électorale. Le fait était si bien connu que peu après les élections des soumissions ont été reçues et qu'il en est venu même une de l'autre côté de l'Atlantique à une date assez reculée.

J'examine ces soumissions et je les mets en regard afin de voir si on a eu raison de critiquer la conduite du gouvernement.

La première soumission est celle de Robert N. Hall. Le prix offert est de \$8,500,000. Mais il faut déduire de ce montant, la somme nécessaire pour compléter les travaux, \$400,000. Il y a aussi le montant payé par la cité de Québec à l'honorable Thomas McGreevy, lequel portera intérêt à 5 pour cent, en vertu de la loi 39 Victoria, chapitre 2 article 39, soit \$143,000. Total \$543,000. Cependant nous devons tenir compte de la capitalisation de la différence entre l'intérêt à 7 pour cent à être payé au trésor et à 5 pour cent à être payé par le trésor sur \$257,000 du capital nominal de rentes de la cité de Québec, ce qui fait \$102,800, à déduire, laissant \$440,200, faisant un produit net pour la vente de \$8,059,800.00.

La seconde soumission est celle de J. J. Riddley, offrant £1,600,000 \$7,786,666.66. Moins le montant nécessaire pour compléter les travaux \$400,000. Il faut ajouter, comme dans le cas précédent, \$143,000, montant payé par la cité de Québec, ce qui fait \$543,000, desquels il faut cependant déduire la capitalisation de 2 pour cent sur \$257,000

soit \$102,800, ce qui laisse \$440,200. Le produit net aurait donc été de \$7,346,466.66.

La troisième soumission est celle de MM. Allan et Riddley, dont le prix est de \$8,000,000. Il y a les mêmes opérations à faire dans ce cas comme dans les deux précédents. Ainsi, \$400,000 pour compléter les travaux, \$143,000 pour le montant payé par la cité de Québec et sur ce total de \$543,000, \$102,800 à soustraire pour la capitalisation de 2 pour cent sur \$257,000. Mais il faut aussi déduire du montant de la soumission \$80,000 pour une commission à raison de 1 pour cent sur 8 millions ce qui fait que le montant total à soustraire du prix offert est de \$520,200, laissant un produit net de \$7,479,800.

La quatrième soumission est celle de MM. Allan, Rivard et autres, prix offert \$8,500,000. En suivant les mêmes opérations de soustraction que dans le premier cas, nous avons une somme de \$440,200 à retrancher sur les \$8,500,000, ce qui laisse \$8,059,800.00.

La cinquième est de J. T. Kerby. Prix \$8,500,000, duquel il faut déduire la valeur de deux millions d'acres de terres publiques \$2,000,000. Montant payé par la cité de Québec \$143,000, moins cependant la capitalisation de 2 p. c. sur \$257,000, \$102,800, laissant, sur \$2,143,000, \$2,040,200. Le produit net de cette soumission aurait donc été de \$6,459,800.

Vient maintenant la transaction que le gouvernement a soumise aux Chambres. Le prix est de \$8,500,000. En ôtant \$543,000 comme dans les autres cas, il reste une balance de \$7,957,000. Récapitulons : Soumission de Robert N. Hall, \$8,058,800, Soumission de J. J. Riddley, \$7,346,466.66. Soumission de Allan-Riddley, \$7,479,800. Soumission de Allan, Rivard & Cie, \$8,059,800. Soumission de J. T. Kerby, \$6,459,800. Contrats déposés sur le bureau de la Chambre \$7,957,000.

A l'exception de la première et la quatrième soumission, les transactions que le gouvernement a faites sont plus avantageuses à la province que les autres offres qui ont été faites. Mais examinons quel aurait été le résultat financier annuel de la vente telle qu'elle est proposée et de l'affermage du chemin de fer. Les soumissions Hall et Allan-Rivard ne comportaient que l'affermage du chemin non pas avec l'obligation mais simplement avec le droit d'acheter.

M. Hall offrait un loyer de \$427,500 pour les 5 premières années, \$450,000 pour la 2e période de 5 ans, \$472,500 pour la 3e, \$495,000 pour la 4e et enfin \$517,000 pour la dernière période, en tout 25 ans d'affermage. La province aurait retiré dans ce laps de temps \$2,362,-

000, ce qui donne une moyenne annuelle de loyer de \$472,400. J'ai démontré tout à l'heure que les transactions faites par le gouvernement mettaient un montant annuel de \$477,420 à la disposition du trésor. C'est donc \$5,020.00 de moins que ce qui est proposé.

Le syndicat Allan-Rivard, offrait un loyer de \$425,000 pour la 1^{ère} période de 5 ans, \$450,000 pour la seconde, \$475,000 pour la troisième et \$500,000 pour la quatrième et dernière période de 5 ans. Le trésor aurait touché en 20 ans \$1,850,000, donnant une moyenne annuelle de loyer de \$462,500. Ici encore, je constate une différence en faveur de la proposition ministérielle de \$14,920.

Ma tâche est terminée et je crois avoir démontré que le gouvernement a choisi la meilleure et la plus avantageuse des soumissions qui lui ont été adressées. Les chiffres que j'ai présentés à la Chambre sont autant de preuve irréfragables à l'appui de cette assertion.

Il ne me reste plus qu'à annoncer, pour rassurer ceux qui pourraient craindre que le gouvernement emploie l'argent provenant de la vente à d'autres fins que celle d'éteindre la dette, que je déposerai sur le bureau de la Chambre, aussitôt que les contrats seront approuvés par la Législature, un projet de loi à l'effet d'appliquer le prix de vente au rachat d'une partie équivalente de la dette publique de notre province.

M. Gagnon—*député de Kamouraska*.—M. le président, la question qui nous occupe est la plus importante de toutes celles qui ont été soumises à cette Législature, à l'exception de celle discutée dans la session de 1875 et qui a donné naissance au sujet de nos délibérations : je veux parler de la prise de possession de l'entreprise inachevée de l'établissement du chemin de fer dont la vente est projetée. Cependant, en 1875, la question revêtait un caractère de gravité, si je puis m'exprimer ainsi, moins considérable que celle que nous devons résoudre. A cette époque, il est bien vrai que la province s'engageait dans une voie extrêmement périlleuse, comme les événements depuis lors l'ont démontré, mais au moins si la province devait faire de grands sacrifices d'argent, elle gardait le contrôle de l'entreprise qu'elle s'obligeait de mener à bonne fin ; elle conservait le contrôle de ce qui devait être l'objet de ses sacrifices. Aujourd'hui, il s'agit, au contraire, de disposer d'une propriété publique incontestablement d'une grande valeur à l'heure qu'il est, qui a coûté au peuple de cette province des millions de son argent, et dont la valeur va peut-être doubler d'ici à quelques années. Outre cette grave considération, dont l'importance est indéniable, il ne faut pas oublier que c'est le seul actif à mettre en regard de notre dette de plusieurs millions.

Il s'agit de vendre cette propriété nationale pour moins que le prix raisonnable que nous étions en droit d'en attendre. Que la Chambre veuille bien remarquer que je ne parle pas en ce moment de ce qu'elle nous coûte. Cette question mérite d'autant plus de captiver notre attention qu'elle affecte l'avenir de notre peuple, car elle affecte grandement l'avenir financier. De la décision qui va être rendue dépend l'avenir de notre province, car cette décision pourra nous conduire à la taxe directe ou à l'union législative, alternative également désastreuse pour la province. Les remarques que je viens de faire prouvent assez que je partage complètement l'opinion exprimée par les orateurs qui m'ont précédé et qui ont avoué être impressionnés par la grandeur du débat.

Avant d'aborder la question elle-même, je doit présenter certaines observations, afin de la dégager des arguties avec lesquels on a voulu l'entourer. On a dit qu'il fallait vendre parceque le budget ne pouvait être tenu de courir les bonnes ou les mauvaises chances d'une exploitation de chemin de fer. Que d'un moment à l'autre des accidents pourraient arriver qui romprait l'équilibre des budgets momentanément établi. On a fait valoir cet étrange argument et on a insisté pour nous convaincre qu'il devait être péremptoire. J'ai dit étrange argument, en effet je n'ai qu'à citer un fait pour justifier mon expression et pour démontrer à l'évidence que l'on a tort de ce servir de ce raisonnement. Il n'y a pas un chemin de fer dans l'Amérique du nord sur lequel il y a aussi peu d'accident que sur l'Intercolonial. Et cependant cette voie ferrée n'est-elle pas exploitée pour l'Etat. Voilà un exemple qui doit faire taire les craintes que l'on a exprimées.

On nous dit qu'il faut vendre afin d'éviter la taxe directe. Nous paraissions à peu près tous d'accord sur la vente en principe.

La deuxième question que nous devons nous poser est celle-ci : Quand devons-nous vendre ? Pour vendre une propriété quelconque, il me semble que nous devons en connaître la valeur. Connaissons-nous la valeur de notre voie ferrée. Je réponds non et toute personne de bonne foi ne peut me contredire. Connaissons donc la valeur du chemin de fer avant de nous décider à le vendre.

Je dis que nous ne connaissons pas la valeur de notre chemin et je vais le démontrer. Dans les observations que je vais présenter, je ne crains pas la contradiction des hommes d'affaires, eux qui s'y entendent le plus en fait d'appréciation de ce genre, je ne crains leur contradiction parce que je sais que s'ils avaient à juger d'un pareil cas dans le cours

de leurs affaires particulières, ils se serviraient du même procédé dont je me sers moi-même.

Ce chemin de fer qui d'abord n'a été qu'une voie locale, devient aujourd'hui le tronçon indispensable d'une grande ligne transcontinentale. Dans ce nouvel état, les recettes vont augmenter, et beaucoup augmenter. On ne connaît donc pas encore ce qu'elles seront dans l'avenir. Si on ne connaît pas le chiffre de la recette peut-on fixer avec autorité la valeur, le prix que nous sommes en droit d'avoir pour cette voie ferrée. N'est-il pas clair comme le jour que nous ne le pouvons pas. Nous pouvons bien fixer un prix arbitraire, un à peu près, mais ce système périlleux ne peut être que très-préjudiciable aux intérêts de la province.

J'aurais aimé à traiter cette question sous toutes ses faces, examiner tous les points de vue, mais les arrangements pris entre l'honorable premier ministre et l'honorable chef de l'opposition m'obligent d'être bref, afin de ne pas rompre ces arrangements. La parole de mon chef est engagée et je la respecte. Tout en limitant mes remarques aux points les plus saillants, je me ferai cependant un rigoureux devoir de les traiter à un point de vue large et national. Je sens bien que je remplis un devoir important, et mon silence dans une circonstance aussi solennelle, aurait pu être mal interprété par mes commettants, et surtout par ceux qui ont intérêt à ce que je ne jouisse pas de la confiance du district électoral que je représente. Tout en accomplissant mon devoir et tout en voulant l'accomplir aussi bien que possible, je puis assurer à mes honorables collègues qui, fatigués des travaux de la session, veulent prendre quelques heures de repos au sein de leur famille, que je ne les ferai pas manquer à leur résolution, en les retenant ici et que je ne dépasserai pas les bornes que m'imposent les arrangements dont j'ai déjà parlé.

Doit-on vendre le chemin de fer, ai-je dit il y a un instant ? Oui, ce point paraît admis de tous. Je dois dire cependant qu'en principe je suis en faveur du système de l'exploitation par l'Etat, c'est-à-dire que le gouvernement garde la voie ferrée. A l'encontre de cette opinion, je sais que l'on m'opposera la théorie que trop justifiée par la conduite du gouvernement du jour, qu'il est presque impossible que l'Etat administre, conduise cette exploitation aussi économiquement qu'une compagnie. Ceci est peut-être vrai ; dans tous les cas je ne veux pas entrer dans aucune discussion à ce sujet. Ce que je tiens à constater c'est que l'exploitation par l'Etat est infiniment plus avantageuse pour le public que ne l'est l'exploitation des compagnies, ou, à tout le moins de certaines d'entre elles. Je prends, par exemple l'embranchement de la

Rivière-du-Loup, que je connais plus particulièrement, pour y avoir voyagé plus souvent que sur d'autres voies. Depuis que ce chemin est exploité par le gouvernement fédéral, le service se fait infiniment mieux qu'auparavant. Il est rare que les convois soient en retard maintenant, tandis qu'autrefois c'était la règle générale et quand le service s'accomplissait à l'heure réglementaire c'était par exception. L'exploitation par l'Etat procure donc au public voyageur des avantages dont se soucient fort peu les compagnies, surtout quand elles n'ont pas de rivale à craindre.

J'ai posé une question il y a un instant ; j'ai demandé si nous connaissions bien la valeur du chemin pour nous décider ainsi à le vendre. A cette question j'ai répondu non. En effet lorsque nous aurons le commerce de l'ouest pour alimenter notre chemin de fer, qui peut dire dès aujourd'hui la valeur que cela lui fera acquérir. Un vieux proverbe dit que l'histoire se répète.

Je trouve la vérité de cela dans ce qui a eu lieu aujourd'hui. Quand le gouvernement fédéral a commencé les travaux de l'Intercolonial, quelques uns disaient que ça prendrait 25, d'autres 50 ans, avant que le déficit annuel serait éteint. Eh bien qu'avons nous vu, non pas au bout de 25, mais seulement au bout de la moitié moins de temps ? Nous voyons aujourd'hui que l'Intercolonial après avoir donné des déficits considérables au montant de plusieurs centaines de milliers de piastres, paie à présent ses dépenses et qu'il y a même un surplus, peu important comme profit, mais extrêmement intéressant comme renseignement dans l'appréciation des résultats de l'exploitation des autres voies ferrées. Les parties du chemin de fer du Pacifique qui sont exploitées donnent un magnifique résultat. Les recettes vont en augmentant. Ainsi sur les deux chemins qui viennent se lier au nôtre, les recettes augmentent dans une proportion fort satisfaisante. En face de ces résultats, en face de ces faits, il faut attendre pour mieux connaître ce que sera la valeur de notre propriété. Il ne faut pas se presser. On peut attendre cinq ou six mois. Les finances de la province doivent permettre ce retard, dont la province et le trésor ne pourront que bénéficier largement. On a ri de la politique de temporisation suggérée par l'honorable représentant de Hochelaga. La temporisation n'est plus bonne lorsqu'il s'agit de dépouiller la province de son seul actif. Les honorables ministres en rient. De fait elle leur paraît guère acceptable, eux qui ne l'ont guère connue lorsque, aux applaudissements de tout le parti conservateur, on entraînait hardiment dans une voie de gaspillage à outrance.

On crie que le crédit de la province va souffrir, car dit-on, si la Légis-

lature refuse de ratifier le projet de vente, le gouvernement sera obligé d'emprunter un peu plus d'un million de piastres pour compléter le chemin. Mais M. le président, le crédit de la province doit être en état de supporter cet accroissement de la dette publique sans fléchir sous le fardeau, a dit une honorable membre, le député de Montcalm. Ce crédit doit valoir plus que seize millions. Je viens de rappeler quelques-unes des paroles de l'honorable représentant de Montcalm, j'en profite pour payer un juste tribut d'éloges à l'attitude ferme, indépendante qu'il a prise et le talent véritable dont il a fait preuve lorsqu'il a donné à la Chambre les motifs qui le faisaient agir. Si nous avions plus de ces gens indépendants, les gouvernements seraient plus sur leur garde et le pays ne se porterait que mieux.

La troisième question à laquelle il convient de répondre, je la formule en ces termes : Comment vendre le chemin ? C'est-à-dire quel est le meilleur mode à suivre pour avoir le meilleur prix et les conditions les plus avantageuses. Je comprends bien que lorsqu'il s'agit d'une opération aussi vaste, qui exige autant de ressources de la part de ceux qui peuvent entrer en lice pour obtenir la concession, la propriété d'une entreprise aussi considérable, je comprends bien que se serait inutile et oiseux que de demander des soumissions comme pour la construction d'une bâtisse, l'annonce dans les journaux comme dans les cas ordinaires, n'aboutirait pas à un résultat pratique de quelque valeur.

Mais ce qui doit être fait dans des circonstances comme celle-ci, c'est qu'il faut donner le temps aux capitalistes de s'entendre entre eux. Ce n'est pas dans quelques mois, que dis-je, dans quelques semaines, comme dans ce cas-ci, que l'on doit compter que tous les arrangements ont été pris pour une si importante transaction. On n'aurait pas dû prendre aucun arrangement avant que tous les capitalistes qui s'intéressaient à cette vente eussent eu le temps de se mettre en position de faire des offres au gouvernement. Dans les transactions sur lesquelles nous délibérons, le cabinet, ou plutôt l'honorable premier ministre, n'a fait aucun cas de ces mesures de sagesse.

Je prétends que puisqu'il était irrévocablement décidé de vendre quand même, le chemin de fer n'aurait pas dû être divisé en deux parties distinctes comme il l'a été. Je maintiens que le gouvernement pouvait le vendre en entier à une même compagnie. L'honorable trésorier nous a déclaré qu'il déposerait sur le bureau de la Chambre un projet de loi à l'effet de l'empêcher lui, le trésorier, de prendre l'argent que rapportera la vente. Il nous a dit que c'était là une garantie que cet argent ne serait pas employé pour d'autres fins que celle de liquider la dette

Cette loi n'offre aucun garantie et j'en donne la preuve. N'avions-nous pas la promesse officielle et formelle du gouvernement qui rien ne serait fait à propos de la vente sans que la Législature serait consultée et cependant qu'est-il arrivé ? Des contrats ont été passés pendant que nous siégeons ici. S'est-on bien occupé des Chambres et de la promesse qui leur avait été faite ? Point du tout. Les contrats pour l'achat des chemins de fer de St-Eustache et de St-Lin ont été passés le 13 mars dernier.

La compagnie du Pacifique a acheté cinq jours après l'ouverture de la session. Et cette compagnie a été forcée d'acheter un embranchement dont elle ne sait que faire et dont elle n'avait aucun besoin. A-t-on pensé à la Législature ? On a tout baclé, tout fait, et puis, comptant sur l'appui fidèle d'une majorité sûre. . . . on est venu demander, au nom de la discipline de parti, la ratification des conventions désastreuses que l'on avait arrêtées au nom de la province. La loi de prévention, si je puis m'exprimer ainsi, n'aura pas plus de vertu que les promesses ministérielles. Elle n'empêchera pas le gouvernement de puiser à pleines mains dans le fameux fonds de réserve que l'on a intention de créer si, comme cela lui arrive souvent, il est aux abois et ne sait où trouver l'argent nécessaire pour satisfaire l'appétit de ses partisans affamés.

L'honorable trésorier nous a dit que le chemin a coûté au trésor public la somme de \$12,724,769.61. Je trouve, après bien des recherches, que le coût du chemin est beaucoup plus élevé que ce chiffre de douze millions. En tenant compte des omissions faites par l'honorable trésorier, je comprends parfaitement l'erreur qu'il a commise. Par exemple il ne tient pas compte des intérêts que la province a payé depuis 1875 sur le capital employé à l'accomplissement de ces travaux. Ceci est très important et détermine une assez forte augmentation du chiffre donné par l'honorable ministre. Il est bien vrai qu'il faut déduire l'excédant des recettes du chemin, mais ce n'est qu'une bagatelle relativement à l'augmentation que je viens de signaler. En vendant le chemin de fer nous cédon's les propriétés Bellerive et Beaufort ; ceci ne doit pas non plus être oublié. Tout en vendant, le gouvernement garde la responsabilité du règlement des réclamations qui sont faites contre la province à propos de la construction du chemin.

L'une de ces réclamations est de M. McGreevy, qui devient acquéreur. En supposant que l'on désintéresserait les réclamants moyennant 50% des montants qu'ils demandent, il y aurait là encore une somme assez ronde à ajouter. En réunissant avec soin les divers éléments qui constituent le coût de la voie ferrée, ce que la province a dû payer par

suite de l'établissement du chemin de fer provincial, en additionnant toutes ces sommes, on arrive à un montant de \$19,600,000 environ. Et que la Chambre n'aille pas croire que j'exagère à dessein. Point du tout. C'est avec le plus grand soin que j'ai étudié les données qui forment ce total si élevé. C'est après avoir étudié avec ordre et assiduité que j'en suis arrivé à me convaincre que le chemin que le gouvernement nous propose de vendre pour 8 millions a coûté à la province le joli denier de \$19,600,000. Ce n'est pas tout. Car par le contrat qui concerne la partie est, nous donnons au syndicat Sénécal \$1,500,000 en propriétés, ce qui porte la valeur totale de ce que nous cédonns pour le prix nominal de 7 millions à plus de vingt millions et demi de dollars.

Combien vendons-nous ? Je dis en chiffres ronds \$8,000,000. Mais il faut déduire pour la partie ouest \$400,000, retenue opérée en vertu des contrats. Il reste donc \$3,600,000. Pour la partie est, on doit, en justice, soustraire du prix de vente stipulé \$200,000 ; la valeur de la propriété du terrain de la prison à Montréal \$600,000 ; la balance du million de Québec que l'on remet au syndicat Sénécal ; \$100,000 de la ville de Trois-Rivières. En faisant la déduction de ces divers montants du prix total de la vente on arrive à une somme de \$6,515,000 environ comme considération de la vente proposée. Ces calculs ne sont pas fantaisistes et je ne crains pas la critique des hommes d'affaires.

Le gouvernement a-t-il accepté la meilleure offre qui lui a été faite ? Non, et il suffit pour s'en convaincre de lire les documents qui nous ont été distribués. Quand le gouvernement acceptait cette offre, qui en réalité ne devait rapporter au trésor que \$6,515,000, il avait devant lui trois soumissions préférables à celle qu'il a acceptée. Il avait la soumission du syndicat Ouimet et autres, de Hall et autres et celle du syndicat Allan-Rivard. . . . Ce dernier nous rapportait \$50,000 de plus par année. Le syndicat Ouimet offrait \$415,000, \$435,000 et et \$455,000 par année, pendant 25 ans, avec le droit d'acheter pour \$8,300,000 plus les dépenses à faire sur la voie, soit \$600,000 environ. Le syndicat représenté par M. Hall offrait de louer le chemin pour 25 ans moyennant un loyer annuel de \$427,500, \$450,000, \$470,500, \$495,000 et \$517,000, l'augmentation de \$427,500 jusqu'à concurrence de \$517,000, devait porter tous les cinq ans et progressivement. Il offrait aussi d'acheter pour le prix de \$8,500,000. Ce simple coup d'œil ne démontre-t-il pas que la transaction faite par le gouvernement est des plus mauvaises et que les soumissions les plus avantageuses ont été systématiquement mises de côté. Il y a deux ans, on voulait vendre le chemin pour \$7,000,000. Ce marché aurait été préférable à celui qui a été fait,

puisque la province aurait bénéficié d'une somme d'au moins trois millions de dollars.

On a émis une idée qui m'a fait rire, je l'avoue. On a été jusqu'à prétendre que quand bien même on aurait vendu moins cher qu'à toute autre compagnie qu'à celles qui ont acheté, il fallait vendre tout de même, et cela pour assurer à la province le terminus du chemin de fer du Pacifique.

On veut nous faire croire que la compagnie du Pacifique n'aurait pas voulu mettre un prix plus élevé que celui qu'elle donne ou qu'elle n'aurait pas placé le terminus de son chemin dans notre province. Où donc aurait-elle été ? Non, c'est pour le moins ridicule que d'essayer d'en imposer à des hommes intelligents au moyen d'arguments aussi vides de sens que ceux-là. La moindre réflexion, le plus simple bon sens en fait prompte justice.

Au reste, je prétends que la compagnie du Pacifique aurait acheté tout le chemin, sans les embranchements bien entendu, si on avait voulu le lui vendre. Le gouvernement, dans l'espoir de nous laisser dans une ignorance absolue sur ce sujet, a eu le soin de faire en sorte de ne pas produire ou de ne pas avoir à produire de correspondance. On se demande en vain comment il se fait qu'il n'y ait absolument aucun document, aucune lettre, aucun écrit relativement à cette offre d'achat, tandis qu'il y a dans la correspondance déposée sur le bureau de la Chambre, plusieurs documents dont l'importance est loin d'être aussi considérable que ceux que je demande. Non, M. le président, on a eu le soin d'arranger les choses de manière à atteindre le but que nous voyons. On veut cacher quelque chose de louche, quelque chose que les ministres n'aimeraient pas à voir dévoiler. Il y a peut-être quelqu'un qui serait compromis par la production de ces documents. On sait par exemple que le chemin de fer de St-Lin a presque ruiné le beau-père de l'honorable premier ministre. Qui sait si certaines transactions n'ont pas été tenté, qui auraient pu décider le gouvernement ou la compagnie du Pacifique de changer la base des négociations.

Il y a beaucoup de *qui sait* dans toute cette affaire ténébreuse. J'ai dit que la compagnie du Pacifique aurait acheté toute la voie ferrée, si probablement on ne lui avait pas demandé des conditions trop onéreuses, et voici la preuve de mon avancé. Cette preuve est irréfutable, et d'une force que toute les dénégations du monde, même celles de l'honorable premier ministre, dont il est si prodigue à temps ou à contre temps, que toutes les dénégations du monde, dis-je, ne peuvent entamer. Cette preuve, elle ressort de la présence dans le traité entre la compa-

gnie et le gouvernement des dispositions contenues dans l'article 7. Voici cet article. J'en donne lecture :

“ Et attendu qu'il est d'une importance essentielle au gouvernement et à la compagnie, qu'il soit établi un service de bateaux sur le St-Laurent entre la cité de Québec et Lévis, et qu'une branche de l'Intercolonial soit construite à Lévis, vers l'est, connue sous le nom d'embranchement St-Charles, de manière à pouvoir transférer les chars d'une rive à l'autre, et faire passer les trains du dit chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, et ceux de l'Intercolonial, d'une ligne à l'autre, sans déchargement ; en conséquence il est convenu que le gouvernement fera tous ses efforts pour obtenir du gouvernement de la Puissance, la construction des travaux nécessaires à cet effet, pour tel service de steamers sur le côté sud du St-Laurent, à la Pointe-Lévis, et pour tel embranchement, dans le plus court délai possible ; et du moment que le gouvernement aura obtenu le consentement du gouvernement de la Puissance, il devra remplir sa part d'obligations sur le côté nord pour compléter ces travaux. ”

Ce n'est pas le gouvernement qui exigeait cela, mais la compagnie du Pacifique. Nous n'allons acheter que la partie ouest, a dit la compagnie, puisque vous voulez ne nous vendre que cela, mais vous, le gouvernement de la province de Québec, vous allez nous donner des garanties de raccordement. De là l'introduction dans le traité des dispositions de l'article 7. Encore une fois, pourquoi cet article s'il n'a pas été rédigé à la demande expresse de la compagnie du Pacifique, qui se trouvait empêché d'acheter tout le chemin de fer ?

Il y a un autre fait sur lequel il est de mon devoir d'attirer l'attention de la Chambre et le voici. Je maintiens que l'on a obligé la compagnie du Pacifique d'acheter moyennant \$400,000 les chemins de fer de St-Eustache et de St-Lin, afin que certains particuliers chers à divers titres, au cœur de l'honorable premier ministre, retirassent leur argent sans compter les bénéfices. L'an dernier nous avons payé \$92,000 pour les embranchements de Joliette et Berthier et cette année on les vend au syndicat Sénécal pour la moitié du prix payé, qui a été : Pour l'embranchement de Berthier \$29,000 et pour celui de Joliette \$63,000.

On nous dit que si nous ne vendons pas à la compagnie du Pacifique, elle établira une ligne rivale d'Ottawa à Montréal. Je dis, dans un cas semblable, tant mieux, ce serait deux voies ferrées apportant le commerce de l'ouest à Montréal. Cet argument tout vain qu'il soit, prouve une chose c'est que, suivant ma prétention, rien n'empêchait la compagnie du Pacifique de se rendre à Montréal, dans le cas où le gouverne-

ment aurait vendu au syndicat Allan-Rivard. Il n'y avait donc aucune raison pour cela de vendre pour un sou de moins à cette compagnie, qu'à toutes autres compagnies qui se portaient acquéreurs. Je le demande à la Chambre, si on avait vendu un million de plus au syndicat Allan-Rivard qu'à la compagnie du Pacifique, n'est-il pas vrai que nous aurions fait bénéficier la province d'un million de plus sans lui causer le moindre préjudice sous d'autres rapports. Et si la compagnie du Pacifique avait établi une ligne rivale à celle du gouvernement, achetée par le syndicat Allan-Rivard, qu'est-ce que cela nous aurait fait, ou en d'autres termes quel dommage en aurait-il résulté pour la province? Absolument aucun et la chose est tellement évidente, tellement palpable que je m'étonne qu'on ne l'ait pas vue comme moi.

Mais il serait intéressant de connaître la cause de l'extrême sollicitude que manifeste le gouvernement pour ces embranchements de Saint-Eustache et de Saint-Lin. On voit toujours l'achat de ces éternels embranchements comme condition *sine qua non* au marché. Ainsi il est facile de s'apercevoir que la compagnie du Pacifique a été forcée de les acheter. Pourquoi cela? Quel intérêt peut avoir la province dans ces chemins de fer, pour que le gouvernement se montre si empressé, si anxieux d'en assurer la vente à ceux qui offrent d'acheter la voie ferrée proinoiale. M'est avis qu'il y a quelque chose de très-peu édifiant sur le compte du désintéressement qu'affiche certain homme public et que cette Chambre connaît. Je n'ai pas besoin de donner des noms, on sait de qui je veux parler.

Je me résume, M. le président, car l'heure avance rapidement, plus rapidement que je ne le voudrais, car j'ai encore beaucoup de choses à dire sur cette fameuse transaction qui, pour moi, met le comble aux tripotages, — si le mot est parlementaire, — du gouvernement.

Je dis que ce n'est pas le temps de vendre parce que nous ne connaissons pas la valeur du chemin de fer. Les recettes augmentent à l'heure qu'il est, et cependant il n'y a pas de raccordement avec l'ouest par le chemin du Pacifique, il n'y en a pas non plus avec l'Intercolonial.

Plus tard, lorsque nous aurons ces divers raccordements les recettes augmenteront encore beaucoup plus qu'aujourd'hui. Il est donc évident que nous n'avons pas à présent tous les éléments indispensables pour apprécier, exactement comme on doit le faire, la valeur de notre propriété et le prix, par conséquent, que nous devons exiger pour sauvegarder les intérêts financiers de la province. En la vendant comme le gouvernement nous le propose, nous faisons un acte mauvais et nous le faisons de gaieté de cœur. Nous sacrifions à l'aveugle une propriété qui

vaut plus que l'on nous donne dès à présent et dont la valeur s'accroîtra bien davantage lorsque tous les raccordements projetés seront faits. Si les hommes de la finance de ce pays se montrent si anxieux d'acheter notre chemin de fer, n'est-ce pas un signe certain qu'il y a une bonne spéculation à faire.

Le gouvernement, toujours habile en fait de petits moyens, toujours plein de ressources lorsqu'il s'agit de s'assurer l'appui des membres de cette Chambre, ou de certains d'entre eux parmi les députés ministériels, a dit et a encouragé à dire que si la Législature ratifiait le projet de vente, le chemin de fer de Québec au lac St-Jean va être définitivement assuré à la grande vallée du Saguenay et du lac St-Jean. C'était très habile de faire ainsi intervenir la question de l'établissement de cette voie ferrée qui intéresse tant la population de la ville de Québec. Par ce moyen on espère rallier à une politique mauvaise en elle-même, préjudiciable au district de Québec en particulier et à la province en général, cette population qui n'a pas raison d'être aussi satisfaite comme le paraît l'être celle du district de Montréal, et qui a manifesté son mécontentement d'une manière assez vive dans plus d'une assemblée publique. On croit l'amadouer avec des promesses. Peut-être faut-il ce moyen pour mettre en paix la conscience de certains députés qui sont heureux de saisir ce prétexte pour voter en faveur du gouvernement et croire tout naïvement qu'ils ont fait la meilleure action du monde.

Cependant, loin de repousser ces promesses, j'en prends note et, comme j'ai à cœur le progrès et le développement de la vallée du lac St-Jean, je saurai les rappeler au gouvernement quand l'occasion s'en présentera. J'espère aussi que les députés du district de Montréal se montreront généreux envers le district de Québec.

Mais, M. le président, l'établissement de la ligne de Québec au lac St-Jean ne doit pas, ne peut pas nous justifier de nous hâter de vendre. Il me semble à moi que plus la province recevra pour son chemin, plus elle sera en état de faire davantage pour assurer l'exécution des travaux du chemin de Québec au lac St-Jean.

L'honorable trésorier nous a dit que si le chemin de fer n'est pas vendu, nous devons avoir recours à la taxe directe. Lorsque cette déclaration a été faite par l'organe autorisé du trésorier de la province, j'avoue que, comme partisan—non comme citoyen, car je le regrette infiniment—j'ai été heureux de l'entendre. Car il y a longtemps que notre parti en a averti le peuple. Le parti libéral a vu le danger il y a déjà plusieurs années et pendant qu'il s'efforçait d'en démontrer l'exis-

tence et la gravité, les conservateurs nous traitaient de faux prophètes, de prophètes de malheur. On nous répondait que nous voulions effrayer le peuple inutilement. Pendant les dernières élections générales encore, lorsque nous disions qu'avec le système d'extravagance et de pillage organisé qui faisait la base de la politique du gouvernement actuel, la taxe directe ne tarderait pas à se dresser devant le peuple comme une nécessité implacable, les conservateurs, ces monopolisateurs de la vérité, nous riaient au nez et nous accusaient de vouloir tromper les populations.

Il leur était réservé de recevoir le plus énergique démenti de la bouche même de leur propre trésorier, de la bouche de celui-là même entre les mains duquel ils ont remis les destinées financières de la province. Oui, M. le président, comme partisan, je suis heureux de cette déclaration de l'honorable trésorier, qui venge le parti libéral des accusations bases avec lesquelles on l'a abreuvé lorsqu'il prévenait la province du danger vers lequel elle marchait à grands pas sous la direction du parti conservateur. Ah ! si pendant les élections du 2 décembre dernier, on était venu devant le peuple lui faire une déclaration semblable, les rôles et les nombres seraient beaucoup changés. Peut-être si on avait dit que la taxe directe allait bientôt devenir une nécessité et qu'il ne faudrait rien moins que le sacrifice de la plus belle de nos propriétés nationales pour en retarder l'imposition, peut-être le verdict aurait été bien différent de celui qui a été obtenu, en cachant le véritable état de la province. C'est ce revirement de l'opinion publique que l'on a craint, c'est la colère du peuple, que l'on a berné et trompé dont on a eu peur, qui a fait que l'on a mis la lumière sous le boisseau, quitte à s'en servir pour arriver à ses fins, qui ne sont pas celles de l'intérêt public. Il ne me reste plus qu'une considération à présenter à la Chambre et je termine.

On dit, sérieusement en apparence, que l'on va réduire la dette d'un montant égal à celui du prix de la vente. Cette prétention ne me paraît pas admissible. En étudiant les documents qui émanent du trésor, on voit que la province est incapable de réserver ces fonds pour liquider la dette consolidée quand elle sera échue. Il n'y a qu'à réfléchir aux conséquences des déficits annuels qui se produisent dans notre budget pour se convaincre que le prix de vente sera absorbé avant même l'époque fixée pour le remboursement des emprunts qui constituent notre dette. A quoi bon, encore une fois, tromper le public et lui faire concevoir de fausses espérances.

Je voterai contre la proposition ministérielle parce que le chemin de fer est vendu trop bon marché et parce que le gouvernement s'est trop hâté. Je voterai contre cette proposition parce que je ne puis me con-

vaincre que dans une transaction, dans laquelle on force la compagnie du Pacifique d'acheter des embranchements dont elle n'a pas besoin, que dans une transaction de ce genre, qui prête tant aux soupçons, il n'y ait rien qui ne soit reprehensible quand il est manifeste que cet achat forcé d'embranchements a été préjudiciable aux intérêts généraux de la province. Ne connaissant point sa valeur, je ne puis sans manquer à mon devoir comme député, consentir à ce que le chemin de fer soit vendu.

Je me suis efforcé de traiter cette question sans parti pris, en mettant de côté les sympathies ou les antipathies qui résultent de nos divisions politiques. J'ai suivi, je crois, l'avis si sage que Son Honneur le lieutenant gouverneur nous donnait à l'ouverture, en invitant la députation à étudier cette question comme une question nationale et s'élevant au-dessus des considérations ordinaires de la politique. Nous aurions beaucoup aimé à voir les amis du gouvernement suivre aussi cet avis et exprimer librement, franchement leur opinion, sans pour cela mettre l'existence du cabinet en danger. Mais le gouvernement craignant une défaite parce qu'il savait sa transaction mauvaise, en a décidé autrement et en a fait une question de vie ou de mort. Pour ma part je le regrette, car cette décision du gouvernement nous empêchera probablement d'avoir une expression d'opinion telle que celle qu'attendait Son Honneur lorsqu'il prononçait les paroles, dont j'ai rappelé le sens il y a un instant.

L'honorable M. **Garneau**—*député de Québec*.—M. le président, si je n'avais pas été indisposé, j'aurais exprimé avant aujourd'hui mes vues sur la question qui est l'objet des délibérations de la Chambre depuis plusieurs jours déjà. Pour avoir retardé, je n'en suis pas moins déterminé à dire franchement ce que j'en pense.

L'honorable député de Kamouraska a dit que le chemin de fer coûtait 19 millions je crois, et l'honorable trésorier, lui, s'appuyant sur des chiffres officiels, nous dit qu'il ne coûte, à l'heure qu'il est, que 12 millions et quelques centaines de milliers de piastres. Je ne sais si j'ai tort, mais moi, il m'a toujours semblé bon de m'en rapporter aux données officielles. L'honorable représentant de Kamouraska me pardonnera si je lui dis que la Chambre ne peut ajouter foi à ces dires et mettre ainsi de côté les calculs que le gouvernement nous soumet. Quant à moi, il me paraît plus rationnel de m'en tenir à ce que nous a dit l'honorable trésorier de la province.

L'honorable député de Kamouraska nous a dit aussi que le produit de la vente n'était que de \$6,500,000 et ici encore nous avons la déclai-

ration du ministre chargé de contrôler et de diriger les opérations financières de la province, qui nous dit que la recette sera de \$7,957,000. Ce sont des chiffres officiels qu'on ne peut révoquer en doute.

M. Gagnon—*député de Kamouraska*.—La différence entre vous et moi, c'est que je me donne la peine de vérifier les chiffres que le gouvernement nous présente et que vous, vous les acceptez en aveugle, avec une foi naïve digne des âges antiques. . . .

L'honorable **M. Garneau**—*député de Québec*.—Bien. . . . M. le président, je constate avec plaisir que mon honorable ami a une foi *aveugle* dans ses talents transcendants. Il prétend que le gouvernement nous trompe. Moi je dis que c'est l'honorable député qui s'aveugle et qui veut nous aveugler comme il l'est.

M. Gagnon.—Nous ne sommes pas des machines propres qu'à recevoir l'impulsion qui nous vient des bancs ministériels. Comme députés nous devons nous rendre compte de l'exactitude des dires du gouvernement. C'est là notre devoir.

L'honorable **M. Garneau**.—Qui dit le contraire à l'honorable député? . . .

Nous devons apprécier la conduite des ministres et non pas nous substituer à leur place, nous faire commis de bureau et passer notre temps à scruter des détails pendant que nous négligerons les affaires importantes de l'Etat. C'est ainsi que je comprends mon devoir, et celui qui se fait une autre idée des devoirs d'un député se trompe de route.

L'opposition a beaucoup critiqué la politique ministérielle. Les discours n'ont pas manqué et malgré le petit nombre de ses membres, elle y a suppléé par l'abondante éloquence de ceux qui ont pris part au débat. J'ai cherché en vain, dans tous ces nombreux discours, une suggestion pratique pour sortir des difficultés financières dans lesquelles se trouve la province. L'honorable chef de l'opposition et l'honorable député de St-Jean disent qu'il faut vendre, mais ils désireraient substituer à la transaction faite un marché qui, évidemment, serait moins avantageux à la province que celui qui est devant nous. Un autre honorable député a mis plus de franchise et plus d'audace. Il a dit : gardez le chemin de fer et si son exploitation ne rapporte pas assez pour équilibrer le budget, eh bien ! taxez le peuple. On sait quel résultat a déjà eu une pareille politique, lorsqu'en 1878 la chose fut tentée. Une chose bien certaine, c'est que mes honorables amis de la gauche seraient les premiers à profiter d'une semblable occasion pour faire du capital politique au bénéfice de leur parti.

L'honorable député d'Hochelaga, ainsi que l'honorable député de Montréal ouest se sont déclarés favorables à la vente de la division ouest. Ils ont admis que c'était la meilleure chose à faire. Mon honorable ami le représentant d'Hochelaga s'est servi d'un argument qui m'a paru assez étrange et que je ne suis pas prêt à accepter. Il a dit au gouvernement : vendez la partie ouest du chemin de fer, vous faites bien et je vous approuve, mais gardez la partie est. Et pourquoi garder la partie est ? parce que, a dit mon honorable ami, le trafic va tellement augmenter dans quelque temps qu'on ne peut pas aujourd'hui se faire une idée du sacrifice que la province ferait, si nous vendions. Cette division va augmenter à un tel point que toutes les considérations doivent être mises de côté pour s'arrêter à une décision par laquelle l'état de choses existant sera maintenu. Cette manière de raisonner offre un danger notable. On peut se servir de cet argument pour répondre à mon honorable ami qu'il est dans l'erreur dans l'un ou l'autre cas. S'il a raison d'être en faveur de la vente de la division ouest du chemin de fer, il ne peut justifier son opposition à la vente de la division est. Si d'un autre côté, il a raison de s'opposer comme il le fait à la seconde proposition du gouvernement concernant la partie est, il a tort d'être favorable à la vente de la partie ouest, car il est bien évident que si la division est augmente en valeur, comme il le prétend, il est bien évident, dis-je, que cette augmentation ne restera pas étrangère à l'autre division, et que conséquemment nous ferions un mauvais marché de vendre l'une ou l'autre. Et cependant, c'est ce mauvais marché-là que mon honorable ami nous conseille de faire. Il ne faudrait pas vendre du tout et alors le représentant d'Hochelaga se trouve encore en contradiction avec lui-même.

En étudiant ce sujet, je me suis posé une question et la voici : En vendant, c'est-à-dire en ratifiant les contrats signés par le gouvernement, que fait la Législature, quels sont les avantages que cette ratification assure à la province ? A cette question, je me suis convaincu que la réponse qui devait être donnée est celle-ci. La vente à la compagnie du Pacifique assure incontestablement à notre province le débouché du grand trafic de l'ouest. C'est-à-dire que nous réalisons la grande et féconde pensée de sir George Cartier, qui a travaillé pendant les dernières années de sa vie à la faire triompher, celle de faire de Montréal le terminus du chemin de fer du Pacifique canadien. Nous allons avoir ce terminus dans la province de Québec. Nous l'avons en intéressant la compagnie même qui est propriétaire du chemin de fer qui transportera ce trafic de l'ouest, en l'intéressant à faire de Montréal le

plus grand centre d'affaires du Canada. Cette pensée m'a engagé à donner mon appui à la politique du gouvernement.

On dit que ces transactions vont causer du préjudice à la cité de Québec. Je partage une opinion contraire. Le terminus du chemin de fer du Pacifique étant fixé à Montréal, je considère que Québec jouira par là même des nombreux avantages qui en découleront. Notre port magnifique offrira toujours un attrait supérieur à celui de Montréal à la grande navigation. Avec la tendance qu'il y a d'augmenter de plus en plus le tonnage des steamers océaniques, nous pouvons compter qu'avant bien des années, notre havre sera visité par un grand nombre de steamers qui ne se rendront pas à Montréal. Le déchargement et le chargement se feront ici et notre classe ouvrière en profitera largement.

Nous avons donc tout à gagner de vendre à la compagnie du Pacifique, car le syndicat Allan-Rivard n'offrait pas plus d'avantages ; au contraire, l'honorable trésorier nous a prouvé, dans le discours pratique qu'il vient de faire, que les marchés faits mettent une somme plus considérable à la disposition du trésor provincial, que ne l'aurait fait la proposition Allan. Celui-ci demandait la permission d'acheter non pas l'obligation de le faire. Quelle hypothèse cela offrait-il à notre esprit ? Il ne faut pas réfléchir longtemps pour que cette hypothèse, très-vraisemblable, se présente à la pensée. Le syndicat Allan-Rivard disait : Nous voulons avoir le droit d'acheter le chemin de fer pour le prix de \$9,500,000 au bout de 20 ans. Pendant ce temps nous payerons à la province un loyer de quatre cent et quelques milliers de piastres. Voilà en deux mots la proposition que nous avons reçue du syndicat Allan-Rivard. Maintenant il se peut fort bien—pour moi j'en suis convaincu—il se peut fort bien que les espérances que le syndicat nous fait connaître dans ses lettres ne se seraient jamais réalisées. Remarquez bien, M. le président, la prudence que ce syndicat manifeste. Il ne veut pas s'engager d'acheter parce que s'il lui arrivait de ne pas avoir les raccordements qu'il espère avec l'ouest, il pourra venir dire au gouvernement, le bail est expiré, reprenez votre chemin. Et la province sera obligée de reprendre la voie ferrée dans un état qui laissera peut-être beaucoup à désirer. Nous pouvons être certains que cela serait arrivé, car jamais il n'aurait réussi à avoir ces raccordements avec l'ouest.

Il ne faut pas oublier que la compagnie du Pacifique ne serait pas restée oisive pendant ce temps, et qu'elle se serait hâtée de compléter ses arrangements. On sait que cette compagnie se proposait de construire la voie ferrée du Côteau Landing. Par là même, notre chemin de fer devenait tout simplement une ligne locale sans autre importance que

celle qui lui aurait valu le trafic des régions qu'elle traverse. Alors nous aurions vu le syndicat Allan refuser d'acheter et pourquoi aurait-il refusé ? précisément pour la raison qu'il donne dans sa soumission lorsqu'il dit qu'il fonde ses principales espérances de succès sur le commerce de l'ouest. Or ce trafic lui échappant, comme il est facile de le prévoir, il aurait décliné d'acheter un chemin qu'il ne lui aurait donné aucun profit, puisque dès aujourd'hui il semble ne pas avoir confiance dans l'exploitation du chemin tel qu'il est à présent et que pour retirer des bénéfices, il lui paraît indispensable d'avoir le trafic de l'ouest.

On dit aussi que la Chambre ne doit pas s'arrêter au fait que l'un des plus grands capitalistes de la province, peut-être de tout le Canada, est un des actionnaires dans la compagnie qui achète la division est. Oh ! dit-on, cela signifie rien, M. Ross ne met pas toute sa fortune en jeu. La responsabilité des actionnaires est limitée au montant des actions qu'ils ont souscrites, et M. Ross n'est actionnaire que sur le même pied des autres. Sans doute que M. Ross n'engage pas toute sa fortune dans cette affaire, mais sir Hugh Allan n'offrirait pas non plus d'y mettre toute la sienne. Ils sont donc l'un et l'autre sur le même pied.

Il y a un autre point que je désire examiner rapidement. Si Québec va enfin avoir un raccordement direct avec l'Intercolonial, nous le devons en partie à la compagnie du Pacifique. Ce n'est pas un mystère pour personne que le Grand-Tronc a fait une opposition vigoureuse à ce projet de raccordement. Ce chemin de fer traversant Ontario dans toute sa longueur et ayant par là même une assez grande influence, ce fait mettait les députés de la province-sœur dans une position difficile. Plusieurs même combattaient ouvertement le projet en question. On sait aussi que dans les travaux à faire une partie retombait sur la province. Or le gouvernement local n'ayant pas d'argent, le gouvernement fédéral aurait pu répondre aux sollicitations des amis de l'entreprise : quand la province de Québec aura fait sa partie, nous ferons la nôtre. Pendant ce temps-là, le Grand-Tronc, travaillant à son œuvre aurait peut-être fait manquer tout le projet. Heureusement, le cabinet a trouvé un excellent moyen de sortir d'une impasse aussi difficile à franchir, et Québec, que l'on dit maltraité, va avoir ce raccordement avec l'Intercolonial.

A tous points de vue il est dans l'intérêt de la province d'accepter ces arrangements. Nous avons à faire face à des déficits de plusieurs centaines de milliers de piastres, et comme nous l'a si bien démontré l'honorable trésorier, cette vente améliore considérablement notre position financière.

Il ne faut pas songer à emprunter pour remplir les obligations qui

resteront à notre charge, si nous gardons le chemin de fer, parce que le subside fédéral est déjà absorbé à l'heure qu'il est pour le paiement de l'intérêt et de l'amortissement de la dette existante.

Un mot des assemblées qui ont été tenues en différents endroits, Faut-il s'étonner, M. le président, de l'agitation qui a eu lieu. Point du tout. Il en est de même à chaque grand acte public. Lorsque le gouvernement fédéral fit l'acquisition du Nord-Ouest et que l'illustre homme d'état, qui a été si longtemps le chef du parti conservateur dans la province, sir George Cartier, déroula son magnifique programme relatif au Nord-Ouest, n'a-t-on pas vu alors les mêmes récriminations qui se font entendre aujourd'hui. On disait que l'ouest n'était qu'une mer de sable propre tout au plus à être habitée par des bêtes sauvages. Et aujourd'hui, dix ans à peine après ces critiques acerbes, nous voyons les adversaires de la veille, forcés de louer l'acte qu'ils condamnaient en faisant la louange des plaines de l'ouest. Lorsque le Grand-Tronc a été construit, il en a été de même et cependant n'est-ce pas incontesté à présent que l'établissement de cette voie ferrée a été un bienfait pour le Canada et que la province de Québec en a retiré des avantages inappréciables. Lorsque des hommes entreprenants, voulant le progrès et l'avancement de notre province se mettaient à la tête d'entreprises destinées à améliorer la navigation du fleuve en bas de Québec, à faciliter le commerce, en un mot à faire prospérer notre population, l'arène politique n'a-t-elle pas retenti des cris de *jobs*, d'accusations de malhonnêteté. Et pour quoi, M. le président, l'histoire, cette triste histoire, ne se répèterait-elle pas aujourd'hui. Les hommes sont toujours les mêmes. Je ne serais étonné s'il en avait été autrement.

Je me rappelle du temps où, à Québec, on tonnait contre l'établissement de l'Intercolonial, parce que, disait-on, jamais nous l'aurions ici. Eh bien ! M. le président, nous allons l'avoir, l'Intercolonial va se rendre jusque sur nos quais et l'on refuserait ce bienfait, l'on refuserait cet avantage après lequel on a tant soupiré. Vraiment il y a de ces choses qui ne s'expliquent guère, et je crois que je viens d'en signaler une en mentionnant ce fait. Convaincu comme je le suis de l'excellence de la proposition ministérielle, convaincu qu'elle produira d'heureux fruits pour la prospérité de la province en général et de la cité de Québec, pour laquelle j'ai autant d'estime que ceux qui se font agitateurs par le temps qui court, car j'ai ici des intérêt aussi considérables que ces messieurs, je me fais un devoir d'appuyer la politique ministérielle.

L'honorable M. **Chapleau**—*député de Terrebonne, premier ministre et commissaire des chemins de fer.*—M. le président, avant que la Cham-

bre soit appelée à émettre un vote sur les diverses propositions qui ont été remises entre vos mains, je désire faire quelques observations, comme il est de mon droit et de mon devoir de le faire. Sans m'appesantir plus qu'il ne faut sur certaines opinions énoncées par quelques honorables députés, je ne puis cependant laisser passer sous silence le discours de l'honorable représentant de Sherbrooke, discours que l'opposition a attendu avec une visible impatience parce qu'il devait être pour eux la plus forte pièce de résistance. L'attente des adversaires du gouvernement pour avoir été vive n'a guère lieu d'être satisfaite de ce discours avec lequel on se proposait de démolir le cabinet. C'est bien malheureux pour les faiseurs d'embarras, mais je suis forcé de le dire, ils n'ont que ce qu'ils méritent.

L'honorable député de Sherbrooke a examiné la question d'une manière assez singulière. Sa méthode de grouper les chiffres en cette circonstance n'ajoutera rien à sa réputation de financier, si elle ne cause pas du préjudice à son prestige. Toute son argumentation est sa propre condamnation et s'il me faisait plaisir de voir un de mes contradicteurs dans une impasse d'où la logique ne lui permet pas de sortir honorablement, j'aurais lieu de me réjouir. Mais passons de ce sujet à un autre.

L'honorable député de Sherbrooke a parlé de pouvoir mystérieux, de pouvoir derrière le trône. Je veux croire que mon honorable ami avait à l'esprit une toute autre pensée au moment où il a abordé ce sujet, que celle que lui a attribuée l'honorable représentant de Mégantic. Il y a longtemps que l'on répète cette ridicule accusation que le gouvernement est conduit par un pouvoir occulte. J'en ai faite bonne justice lorsque j'ai ouvert le débat. Tout en n'ayant pas le mérite de la nouveauté, elle n'a pas non plus celui d'être vraie. Je ne m'y arrêterai pas davantage; ce serait ennuyer la Chambre et lui faire perdre son temps.

On a reproché au gouvernement d'avoir rapetissé les proportions de cette grave question à une simple question de vie ou de mort pour le cabinet. C'est une erreur. Nous n'avons pas travaillé, nous n'avons pas voulu faire prévaloir les mesquines considérations de parti dans un débat aussi grave, aussi solennel. Nous en avons fait une question vraiment nationale et nous l'avons traité comme telle. Nous avons voulu qu'elle fut discutée avec toute la liberté d'une Chambre qui, sortie librement de l'épreuve populaire, étudie avec un soin tout particulier les questions qui lui sont soumises par ceux qui ont mission avant tout, non de plaire à telle ou telle personnalité, mais de faire le bien public.

Le gouvernement fait l'affaire de ses amis, dit-on. Comment, faire

l'affaire de ses amis. . . . Est-ce donc faire l'affaire de ses amis que de mettre leur offre de côté pour aller, comme je l'ai fait, chercher une autre solution que celle que l'on nous présentait, à la grave question qui s'imposait à notre sollicitude, je veux parler de l'état du trésor provincial. A la date même où je me rendais à Ottawa c'est-à-dire le 3 janvier dernier, j'allais consulter une dernière fois des amis, des hommes qui ont plus d'expérience que nous dans le maniement des affaires publiques, j'allais leur demander leur avis sur cette affaire de la vente du chemin de fer. Et pour en agir ainsi, il me fallait passer sur le corps de ceux qu'on appelle mes amis, mes favoris, car ces amis, ces favoris avaient placé dans le temps leur proposition devant le gouvernement. (rires à gauches. . . .)

On peut rire, mais les rires ne peuvent pas faire oublier aux personnes intelligentes que c'est nous qui avons la responsabilité du pouvoir, c'est nous qui avons la tâche de trouver les voies et moyens pour que le service public et le crédit ne souffrent pas. Ah ! il est bien facile de rire, de critiquer les actes d'un gouvernement, mais il n'est pas si facile de se mettre à l'abri de ces reproches lorsque les rôles sont changés et qu'il faut conduire les affaires publiques.

Il m'appartient aussi de relever une autre fausseté que l'on a répandue à dessein parmi les membres de la Législature. On dit et on répète, mais le contrat avec la compagnie du Pacifique a été fait pour éluder certaines difficultés qui se présentaient pour entraver l'exécution des plans de certains spéculateurs, amis du gouvernement, pour faire triompher certaines combinaisons chères au premier ministre. Voilà ce que l'on a l'audace de dire au mépris de la vérité. Ah ! ces lâches accusateurs qui n'ont pas le courage de frapper en pleine poitrine leurs adversaires qui ne demandent qu'à combattre face à face, ces lâches accusateurs qui préfèrent les ténèbres à la lumière, qui se glissent sournoisement par derrière pour frapper dans le dos, savaient bien comme ils le savent bien encore au moment où ils répètent leurs calomnies qu'il n'y a rien de vrai dans ces racontars. Ces histoires en l'air, ces rumeurs malicieuses, ces on dit que l'on a colportés dans toutes les directions, pour enlever au gouvernement la confiance qu'il a droit d'avoir de la part de ceux qui représentent ici la nation, ces nouvelles sont fausses. Eh ! M. le président, ne sait-on pas que c'est le 3 janvier dernier, que les négociations ont été entamées avec la compagnie du Pacifique et que c'est le six du même mois que la réponse définitive nous est parvenue, et le 8 février, et seulement le 8 février que la proposition du syndicat Allan-Rivard nous a été transmise.

A cette époque les négociations étaient presque complètes. Voilà ce que l'on aurait appris si on avait voulu se bien renseigner. Voilà ce qui est la vérité. Je dis ces choses parce que l'on a travaillé à faire croire le contraire aux députés.

L'un des reproches qui m'a causé le plus d'étonnement et qui en même temps m'a le plus amusé, lorsque je l'ai entendu formuler par certains députés, qui ont été assez longtemps dans la vie parlementaire pour ne pas dire des choses aussi peu sérieuses, l'un des reproches que l'on a adressé au gouvernement a été basé sur mon appel aux amis de l'administration. Mais le gouvernement devait demander à ses amis de l'appuyer. Il était de son devoir de réclamer cet appui ? A qui voulait-on que le gouvernement s'adressât pour obtenir cet appui. On ne prétendra pas que c'est aux adversaires du cabinet auxquels j'aurais dû m'adresser. Avant d'avoir proféré un tel reproche, a-t-on étudié un peu l'histoire parlementaire de l'Empire, histoire qui doit nous servir de guide.

Mais en Angleterre, ces cas se sont présentés, et est-ce qu'on a vu un premier ministre croire indigne de sa position, indigne de lui-même, de faire appel à ses amis. Ici même au Canada notre propre histoire parlementaire ne nous offre-t-elle pas de nombreux exemples d'hommes publics, de ministres faisant de ces appels ?

Et si le vote qui va être émis était hostile à la politique du gouvernement, n'est-il pas vrai que notre devoir, et ceux-là même qui me reprochent d'avoir demandé aux amis du gouvernement de l'appuyer, seraient les premiers à réclamer à grands cris l'exécution de ce devoir. Notre premier devoir serait d'aller dire à Son Honneur le lieutenant-gouverneur que le cabinet ne possède plus la confiance de la Chambre et qu'il doit donner sa démission.

Nous avons entrepris de donner une solution à la question résultant de la position financière de la province et nous croyons l'avoir trouvée. Il est donc de notre devoir de faire triompher une politique que nous croyons la seule capable de faire le bien de la province. Voilà notre devoir et nous serions indignes d'occuper la haute position que nous avons, si nous avions peur de l'accomplir.

Le gouvernement aurait bien pu, comme cela s'est pratiqué ouvertement, au mépris des lois de la plus simple convenance, faire de la cabale. Mais non, il aurait été indigne de nous de se rabaisser à ce point. Nous n'avons pas voulu avoir recours à ce moyen trop petit pour être employé par un gouvernement qui se respecte.

Un journal a écrit que j'avais dit : " Je décide et les Chambres approuvent." Jamais je n'ai dit une pareille ineptie, et j'espère que per-

sonne n'a cru que j'étais capable de concevoir même une pareille imbécillité.

J'ai bien le droit de dire que si les députés ont confiance dans le gouvernement, ils doivent voter pour lui. C'est leur devoir puisqu'ils ont été envoyés ici pour agir suivant la dictée de leur conscience. Eh ! M. le président, je me demande quelle raison, quel motif aurait-on de repousser une politique qui a été expliquée, discutée dans toutes les réunions auxquelles a donné lieu la dernière campagne électorale et qui a été approuvée par l'immense majorité du peuple de la province. La voix populaire n'a-t-elle pas par avance, par anticipation, donné son approbation à la politique qui est soumise aux délibérations de la Chambre. Cette grande voix populaire s'est prononcée, et prétendre le contraire serait prétendre l'absurde. Le gouvernement a donc raison de compter que ceux qui sont ici les représentants du peuple ne failliront pas à leur devoir, mais se montreront fermes et conséquents avec leurs déclarations de principes, s'ils savent remplir leur devoir, comme le gouvernement lui-même croit l'avoir rempli en mettant en pratique les promesses, les déclarations contenues dans son programme.

Le cabinet a droit de compter sur l'appui de ceux qui ont été élus en proclamant leur adhésion à cette politique. Malgré la lutte la plus déloyale, j'espère encore que l'a calomnie n'a pas fait assez de ravages pour mettre en danger cette politique vraiment d'accord avec les vœux de la province, constitutionnellement exprimés le 2 décembre dernier.

M. le **Président**.—Je mets aux voix la proposition de l'honorable M. Irvine, à l'effet que la Chambre ne se forme pas en comité, mais qu'il soit résolu que les arrangements maintenant soumis à la Chambre ne sont pas les plus avantageux qu'il était au pouvoir du gouvernement d'obtenir.

Ont voté pour :—MM. Bernard, Brousseau, Demers, Gagnon, Irvine, Joly, Laberge Marchand, McShane, Richard, Rinfret dit Malouin, Shehyn, Stephens, Trudel et Watts.—15.

Ont voté contre :—MM. Asselin, Audet, Beaubien, Bergevin Blanchet, Cameron, Caron, Casavant, Champagne, Chapleau, Charlebois, Desaulniers, Déchénes, Desjardins, Duckett, Duhamel, Dumoulin, Faucher de Saint-Maurice, Flynn, Fortia, Frégeau, Garneau Gauthier, Houde, Lalonde, Lavallée, LeCavalier, Leduc, Loranger, Lynch, Marcotte, Marion, Martel, Owens, Pâquet, Paradis, Poulin, Riopel, Robillard, Sawyer, Spencer, Saint-Hilaire, Thornton et Würtele.—44.

L'Assemblée législative n'a pas adopté.

M. le **Président**.—Je mets aux voix la proposition de l'hono-

table M. Chapleau, demandant que la Chambre se forme en comité pour considérer certaine résolution décrétant et confirmant la vente de la partie du chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, s'étendant depuis Montréal jusqu'à St-Jérôme, Alymer et la cité Ottawa.

Ont voté pour :—MM. Asselin, Audet, Beaubien, Blanchet, Cameron, 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, McShane, Owens, Pâquet, Paradis, Poulin, Riopel, Robillard, Sawyer, Spencer, St-Hilaire Thornton et Wurtele.—45.

Ont voté contre :—Bernard, Brousseau, Demers, Gagnon, Irvine, Joly, Laberge, Marchand, Richard, Rinfret dit Malouin, Shehyn, Stephens, Trudel et Watts.—14.

L'Assemblée législative a adopté.

La Chambre se forme en comité ; l'honorable M. Garneau est président du comité.

La résolution suivante est adoptée :

“ 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, Alymer 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. ”

Cette résolution est adoptée par la Chambre.

L'honorable M. **Chapleau**—*député de Terrebonne, premier ministre, commissaire des chemins de fer.*—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de l'Assemblée législative une proposition de loi ayant pour objet de décréter et confirmer la vente de cette partie du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, s'étendant depuis Montréal, jusqu'à Saint-Jérôme, Alymer et la cité d'Ottawa.

La deuxième délibération sur ce projet est renvoyée à la séance de mardi prochain.

La prochaine séance est fixée à mardi prochain, le 11 du courant.

Les projets de lois pour constituer le crédit mobilier et agricole de Québec et pour modifier la loi autorisant la création du crédit foncier franco-canadien sont déposés sur le bureau de l'Assemblée.

La deuxième délibération sur ces projets est renvoyée à la séance de mardi prochain.

La séance est levée.

ASSEMBLEE LEGISLATIVE.

Séance du mardi, le 11 avril 1882.

SOMMAIRE :—Dépôt, par M. le président, de divers états de sociétés.—Discussion des résolutions relatives à la chasse : MM. Flynn, Joly, Garneau, Irvine, Champagne et Houde.—Discussion des résolutions relatives aux terres de la Couronne : MM. Flynn, Duhamel et Joly.—Dépôt, par l'honorable M. Pâquet, de la réponse à une adresse relative à la démission de l'agent de la station de Berthierville.— Suite de la discussion des résolutions concernant les terres publiques : MM. Irvine, Sawyer, Flynn et Joly.—Proposition de l'honorable M. Chapleau, relative à l'ordre de la procédure.—Observations sur la vente de la partie est du chemin de fer provincial : MM. Joly et Chapleau.—Deuxième délibération sur le projet de loi pour modifier la loi concernant le défrichement des terres et la protection des forêts contre les incendies : MM. Joly et Flynn.—Deuxième délibération sur le projet de loi pour prévenir la propagation des incendies par les toitures en bois de certains édifices dans les cités, villes et villages constitués en cette province : MM. Dumoulin, Beaubien, Gagnon, Chapleau, Marchand et Rinfret dit Malouin.—Interpellation et réponse.—Proposition de M. Lalonde, relative au fonds de bâtisses et de jurés.—Proposition de M. Laberge, relative à l'admission d'Anne Collin à l'asile de Beauport.—Adresse, proposée par M. Gagnon, relative au louage de l'édifice où se tiennent les termes de cours pour le district de Kamouraska.

PRÉSIDENCE DE L'HONORABLE L. O. TAILLON.

La séance est ouverte à trois heures et vingt minutes.

M. le **Président**.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre l'état des affaires de l'école de médecine et de chirurgie de Montréal, et l'état des affaires de la société des menuisiers de Québec, pour l'année 1881.

L'ordre du jour appelle la délibération sur certaines résolutions relatives aux lois de la chasse.

L'honorable M. **Flynn**—*député de Gaspé, commissaire des terres de la couronne*.—J'ai l'honneur de proposer que la Chambre se forme en comité pour examiner certaines résolutions concernant les lois de la chasse en cette province.

M. le président, je dois déclarer que Son Honneur a pris communication de ces résolutions et qu'il les recommande à la Chambre.

Ces résolutions forme partie d'un projet de loi qui contiendra une refonte de toutes les lois en vigueur pour réglementer la chasse.

Dans le cours de diverses sessions précédentes, il a été déposé des

projets de lois pour modifier la législation que je me propose de toucher, L'an dernier, à propos d'une proposition de loi de cette nature, j'ai promis de soumettre à la Législature une loi générale sur le sujet. Je remplis ma promesse.

La loi existante est bonne en elle-même, mais elle est peu satisfaisante en ce qui regarde les officiers chargés de la tâche de la faire observer par le public. Ces employés ne pouvaient, en vertu de l'ancienne loi, en surveiller l'application comme cela était nécessaire, et aussi ils n'étaient pas assez rémunérés. J'ai constaté moi-même la chose. Le manque d'une saluaire et d'une stricte surveillance amène un résultat plus déplorable qu'on n'est tenté de le croire à première vue. Ainsi, les marchands de fourrures disent qu'il leur arrive très-souvent des peaux d'animaux tués en dehors des époques réglementaires. Les animaux à fourrures précieuses comme le castor, la loutre disparaissent très-rapidement. Il en est de même du caribou, ainsi que pour certains oiseaux. L'un des objets des résolutions, c'est d'offrir une plus forte rémunération aux garde-chasse et les engager par là même à remplir avec plus de vigilance les devoirs que la loi leur impose. Nous aurons ainsi par là même une garantie de plus que nous avons à présent, que la chasse se fera dans des conditions telles que nous ne courrons pas le risque de voir disparaître les animaux qui alimentent un commerce très-important pour la province, je veux parler du commerce des fourrures.

On remarquera aussi qu'un certain droit de licence sera exigé à l'avenir. C'est un principe nouveau dans notre législation, mais il ne l'est pas pour d'autres provinces de l'union canadienne. J'ai emprunté cette disposition à la législation de la Nouvelle-Ecosse. Là on impose un droit, sous forme de licence, de \$30 pour les étrangers, et on comprend même dans ce mot "étrangers" les officiers de l'armée anglaise en garnison dans la province.

Tandis qu'ici les étrangers viennent dans la vallée de la Matapédia, sur les côtes et dans l'intérieur de la Gaspésie, parcourent la vallée de l'Outaouais et tuent le gibier en grande quantité, sans être obligés de payer un seul sou. Je propose donc de faire payer une licence de \$20 par les étrangers. Je crois que cette somme est assez élevée pour rémunérer le garde-chasse. Plus loin, il est proposé d'imposer l'obligation aux nationaux, aux personnes demeurant dans la province, de prendre une licence qui, dans un cas coûtera \$2, et dans l'autre, une piastre. On m'a fait observer que si la chasse de la loutre, du castor ou du caribou, animaux qui disparaissent rapidement, que si, dis-je, elle n'était pas interdite au moins pendant quelque temps, ces animaux disparaîtront

complètement. J'ai considéré la chose avec soin, mais j'ai conclu qu'il valait mieux diminuer les facilités de la chasse plutôt que de l'interdire d'une manière absolue.

La même décision a été rendue au sujet de certains oiseaux tels que ceux mentionnés dans les résolutions. Des permis seront accordés moyennant une piastre. Il y a des chasseurs de Montréal qui demandent que la durée de l'interdiction soit prolongée. D'un autre côté, les honorables députés des districts où il y a beaucoup de chasse et où il y a par conséquent beaucoup de chasseurs, ont réclamé contre cette demande, en faisant valoir une opinion toute opposée.

Quelques-uns d'entre eux voudraient que le temps fut raccourci. Je dirai que j'ai pris, je crois, le juste milieu. Le but étant la préservation du gibier, j'ai cru avoir pris le meilleur moyen d'arriver à cette fin tout en ayant égard aux intérêts dignes d'attention. Ainsi, la première résolution dit que les personnes non domiciliées en cette province devront payer un honoraire de deux cents piastres pour faire la chasse de tous les animaux à fourrures, gibiers ou oiseaux, mentionnés dans la loi qui sera déposée sur le bureau de la Chambre concernant la chasse en cette province. Dans la seconde résolution, il est dit que les personnes domiciliées en cette province, devront payer un honoraire de deux piastres pour faire la chasse de la loutre, du castor, du vison, de l'original, du caribou et du chevreuil. Quant au permis de chasse du gibier, il a été fait une distinction comme suit : il sera payé un honoraire d'une piastre pour faire la chasse dans cette partie de la province à l'ouest de l'endroit connu sous le nom de Pot à l'eau de vie. Il est déclaré que les permis de chasse accordés en vertu de la loi nouvelle, n'auront de valeur que dans les limites de la division pour laquelle ils auront été délivrés ; ils ne pourront être donnés pour une période excédant quatre mois. Cependant une personne pourra obtenir un permis pour toute la province en s'adressant au commissaire ou à l'assistant-commissaire des terres de la couronne, et en payant un honoraire de cinquante piastres. Ces sortes de permis, comme les autres, ne pourront s'étendre pour plus qu'une période de quatre mois. Le produit de la vente de ces licences ira au fonds consacré à la rémunération des garde-chasse. Une autre résolution pourvoit à l'octroi de permis de chasser pour des buts scientifiques pendant la prohibition légale, Jusqu'ici des permis de ce genre avaient été octroyés à des personnes qui prenaient cela comme prétexte pour faire la chasse dans tous autres buts que celui de la science. Comme il n'y avait aucune licence à payer on demandait facilement. A l'avenir dans ces cas on pourra obtenir une licence pour laquelle on paiera

quatre piastres. Je mentionne ces chiffres : il est bon aussi que j'ajoute que je ne tiens pas plus particulièrement à ceux là qu'à d'autres. Ce à quoi je tiens c'est aux principes. Le but que je veux atteindre c'est de donner plus d'efficacité à la loi, et faire en sorte que les garde-chasse soient mieux rémunérés pour leurs services. Ces idées-là sont celles exprimées par des honorables députés depuis plusieurs années. Quand l'honorable chef de l'opposition était au pouvoir, il a destitué des garde-chasse qui n'avaient que cinquante piastres par année, par suite du manque de ressources. Je n'ai guère de fonds à ma disposition, mais j'ai dû garder quelques-uns des garde-chasse à qui je donne, il est vrai, une bien petite rémunération.

Je ne dissimule pas, M. le président, les difficultés qu'il y a à vaincre pour préparer une loi qui ne soulève pas d'innombrables réclamations, lorsqu'il s'agit de régler la chasse. Tout ce que je puis dire c'est que je me suis efforcé de satisfaire aux exigences des nombreux intérêts en jeu, ayant toujours en vue l'intérêt du public, qui doit dominer tous les autres.

L'honorable M. **Joly**—*député de Lothbinière*.—M. le président, je crois que la loi que l'on se propose de faire adopter, est un pas de fait dans la bonne voie. Je l'admets, mais il faut s'entendre. Je proteste contre le traitement infligé aux étrangers qui visitent notre pays. Ces chasseurs ne sont pas des braconniers. Je ne suis pas un disciple du grand St-Hubert, et l'honorable commissaire n'en est pas un non plus, car il saurait que pas un chasseur ne tue un gibier pour le seul plaisir de le tuer. Ces chasseurs étrangers, que l'on se propose de faire payer vingt piastres, sont nos concitoyens, et en même temps, il ne faut pas l'oublier ce sont nos meilleurs agents d'immigration. Ils font bien connaître la province à l'étranger et ce sont eux pour ainsi dire qui ont mis notre province à la mode. Qu'on le fasse payer, bien, j'en suis, mais je proteste contre l'idée de les traiter comme des gens qui ruineront nos trésors sous le rapport de la chasse. Traitons les bien, et nous en retirons plus de bénéfice que si nous les forçons de payer quelques piastres.

On vient seulement de nous distribuer ces résolutions, et on nous demande de les discuter ! Ce procédé est quelque peu raide. Les résolutions contiennent des changements qui demandent de notre part beaucoup de réflexion avant de les approuver. Il est dit entr'autres choses, que pas un-homme ne pourra prendre son fusil et tirer sur un gibier sans s'être, au préalable, muni d'un permis. La loi telle qu'elle existe aujourd'hui est déjà difficile à faire observer, il sera encore

bien plus difficile de forcer un homme à laisser rouiller son fusil au-dessus de la cheminée. Comme de raison, si la majorité le veut, nous nous inclinons, mais il est bon que la Chambre sache ce qu'elle fait en adoptant ces résolutions.

La Chambre se forme en comité général, M. Blanchet est le président du comité.

Les trois résolutions suivantes sont adoptées.

1. Que les personnes non domiciliées en cette province, devront payer un honoraire de \$20.00 pour faire la chasse de tous les animaux à fourrures, gibier ou oiseaux, mentionnés dans l'acte qui sera présenté concernant la chasse en cette province.

2. Que les personnes domiciliées en cette province, devront payer un honoraire de \$2.00 pour faire la chasse de la loutre, du castor, du vison, de l'orignal, du caribou et du chevreuil.

3. Que les personnes habitant cette partie de la province à l'ouest de l'endroit connu sous le nom de : " Pot-à-l'eau-de-vie, devront payer un honoraire de \$1.00 pour faire la chasse des oiseaux suivants : le coq de bruyère, le ptarmigan, la bécasse ou bécassine, le cygne sauvage, l'oie sauvage, l'outarde, le canard sauvage d'aucune espèce et la macreuse ou sarcelle.

La quatrième résolution est mise aux voix.

L'honorable M. **Joly**.—Il est bien compris que l'on va réduire la durée du temps de la chasse.

L'honorable M. **Flynn**.—Le projet de loi déclare que la prohibition est prolongée.

L'honorable M. **Joly**.—Pourquoi ne pas dire la saison de chasse sera de tant, au lieu de deux ou trois mois ? Car il y a des animaux que l'on chasse en différents temps de l'année.

L'honorable M. **Flynn**.—Mon intention est d'augmenter le revenu de manière à pouvoir rémunérer davantage le garde-chasse, et lorsque la Chambre/siègera en comité général sur ce projet de loi, je serai en position de me prononcer sur ce point.

L'honorable M. **Garneau**—*député du comté de Québec*.—Je crois que les sauvages devraient être protégés et les exemptant de payer une licence comme les autres. On sait bien que c'est leur seul moyen de vivre. Il y a dans mon collège électoral un village de Hurons qui ne vivent que de la chasse.

L'honorable M. **Irvine**—*député de Mégantic*.—Si on fait cette exception, on détruit la protection qui donne le droit de chasse.

L'honorable M. **Garneau**.—Qu'op les fasse payer l'amende lorsque quelques-uns d'entre eux chasseront en dehors de la saison permise, mais qu'on les excepte de cette loi.

L'honorable M. **Flynn**—*député de Gaspé, commissaire des terres de la Couronne*.—Jesais officiellement que les sauvages hurons revendiquent le droit de chasse sur toute la côte nord, jusqu'au Labrador. Je ne puis pas faire droit à la demande de l'honorable député de Québec, car ces gens voyagent partout, et cela détruirait l'effet de la loi.

M. **Champagne**—*député des Deux-Montagnes*.—Il n'est pas juste d'étendre l'opération de la loi à toute la province sans distinction. Ainsi il y a des endroits où il y a très-peu de chasse, et cependant ceux qui voudront tuer le peu de gibier qu'il y a, devront payer autant que ceux qui font un métier de cela, et qui se chargent d'approvisionner de gibier les grands marchés de Québec et de Montréal. Il serait bon de faire une distinction. Il est vrai que le prix des licences est minime, mais je parle du principe.

L'honorable M. **Irvine**—*député de Mégantic*.—Il ne m'arrive pas souvent M. le président, d'être d'accord avec l'honorable commissaire des terres de la couronne, mais je dirai que ces résolutions sont très-bonnes. Je comprends que ceux qui tuent accidentellement un gibier comme dit la chanson, " visa le noir tua le blanc," celui-là ne sera pas appelé à payer la licence comme l'a dit M. Champagne. L'idée générale qui a inspiré ces résolutions est bonne, et je l'approuve.

M. **Houde**—*député de Nicolet*.—Je voudrais qu'il y eut une disposition pour protéger les rats-musqués ; ainsi il y a des personnes mal intentionnées qui, pendant l'hiver, détruisent les cabanes de ces intéressants animaux. Cette destruction du gîte de ces animaux équivaut à la destruction de l'animal lui-même.

La résolution quatre est adoptée comme suit :

4. Que ces permis, n'aurent de valeur que dans limites de la division pour laquelle ils auront été délivrés et ne pourront être donnés pour une période excédant quatre mois.

L'honorable M. **Joly**—*député de Lotbinière*.—Il faudra proportionner le nombre de garde-chasse, au revenu qui sera retiré de l'opération de cette loi, et ne pas les payer avec les autres ressources du budget.

L'honorable M. **Flynn**.—Ce point est réglé. L'idée de la loi est d'intéresser les garde-chasse à faire rigoureusement observer la loi.

Les gardes-forestiers cumuleront les deux charges, celle de gardes-forestiers et celle de garde-chasse.

L'honorable M. **Joly**.—Si nous ne voulons pas que les gens méprisent la loi, parce qu'ils s'habitueront à ne pas l'observer, il faudra régler avec beaucoup de soin, la nomination des officiers qui seront chargés de la faire exécuter.

La cinquième résolution est adoptée comme suit :

5. Que tout agent ou sous-agent des terres de la couronne, ou toute autre personne nommée à cette fin par le commissaire des terres, pourra accorder ces permis de chasse.

La résolution est mise aux voix. . . .

L'honorable M. **Joly**.—Ces \$50 seront-ils exigées des gens domiciliés dans la province, comme des étrangers?

L'honorable M. **Flynn**.—Oui, quand il s'agit d'un permis de toute la province.

L'honorable M. **Joly**.—Alors c'est trop.

L'honorable M. **Flynn**.—C'est une juste proportion, et ceux qui payent licence pour une petite division seulement auraient droit de se plaindre si nous la changions.

L'honorable M. **Joly**.—Les étrangers qui sont chasseurs par goût, sont les meilleurs révélateurs des plus beaux aspects de notre pays. Ce sont eux qui contribuent le plus à le faire connaître à l'étranger et à attirer sur nous le courant de l'immigration. Ce sont eux qui forment des sociétés de colonisation, ce sont en un mot ceux qui sont nos meilleurs agents. J'espère que l'honorable commissaire ne mettra pas notre loi trop sévère, dans tous les cas pas plus que celle de la Nouvelle-Ecosse.

L'honorable M. **Irvine**—*député de Mégantic*.—Je me rappelle qu'un jour un projet de loi sur les rats-musqués fut rejeté par la Chambre à la demande du député de Maskinongé d'alors. Je vois que l'honorable député de Nicolet se fait l'avocat des rats-musqués. Je me demande avec anxiété ce qui va être fait.

L'honorable M. **Flynn**—*député de Gaspé, commissaire des terres de la couronne*.—Le projet est encore à l'étude, et nous ne sommes pas rendus au rat-musqué. J'espère que M. Houde voudra bien m'éclairer lorsque nous en serons rendus là.

L'honorable M. **Joly**.—Il y a beaucoup d'enfants dans nos écoles qui font des collections, et qui acquièrent ainsi de grandes connaissances sur l'histoire nationale. Ne serait-il pas à propos que le projet de loi contiendrait quelque chose à ce sujet?

L'honorable M. **Flynn**—*député de Gaspé et commissaire des terres de la couronne.*—Je verrai à cela.

Les résolutions 6 et 7 sont adoptées.

6. Que toutefois, le commissaire ou l'assistant-commissaire des terres de la couronne pourra, sur paiement d'un honoraire de \$50, délivrer, pour la même période de quatre mois, des permis valables dans toute la province.

7. Que le commissaire des terres de la couronne, ou toute personne autorisée par lui à cet effet, pourra accorder des permis par écrit à quiconque désirera se procurer *bonâ fide*, des oiseaux, des œufs, ou des animaux à fourrures, pour des objets scientifiques, durant le temps de la prohibition—et tels permis devront être contre-signés par le surintendant de la chasse ; et la personne qui aura obtenu un semblable permis, ne sera passible d'aucune pénalité imposée par le présent acte, pourvu qu'elle produise, dans les deux mois qui suivront l'époque à laquelle elle aura chassé, en vertu de tel permis, un état assermenté, spécifiant l'espèce et la quantité du gibier ou des animaux à fourrure par elle pris dans un but scientifique.

Et pour ce permis, il sera exigé un honoraire de \$4.00.

La réception du rapport du comité général est renvoyée à demain.

L'ordre du jour appelle la délibération sur les résolutions suivantes :

1. Qu'il y aura, à l'avenir, une réserve du bois de pin, sur les terres publiques acquises par vente, concession, location, bail ou permis d'occupation.

Ce bois sera la propriété de la couronne, et la réserve en sera mentionnée dans les billets de location et dans les lettres-patentes.

Et toute personne possédant maintenant ou qui possèdera, à l'avenir, une licence pour la coupe du bois sur telles terres, pourra, pendant toute la durée de sa licence, en se conformant aux règlements concernant les bois sur les terres de la couronne, maintenant en force ou qui le deviendront à l'avenir, pénétrer dans les endroits non défrichés pour y couper ce bois et faire, sans causer de dommages inutiles à la propriété, tous les chemins pour les enlever et pour y passer les approvisionnements.

Nonobstant la réserve ci-dessus, les concessionnaires, porteurs ou non de lettres-patentes ou leurs ayans-cause, pourront cependant couper et employer le bois de pin qui leur sera nécessaire pour la construction de leurs bâtisses et clôtures sur ces terrains ;—et, en payant le même prix que les porteurs de licence pour la coupe du bois, ils pourront disposer en outre, à leur gré, de celui qu'ils abattront dans les défrichements nécessaires pour l'obtention des lettres-patentes.

2. Que lorsqu'il n'y aura pas de licence pour la coupe de bois sur telles terres, le commissaire pourra, dans ce cas, vendre à l'enchère, le bois de pin réservé par les présentes résolutions, en se conformant aux dispositions de l'acte 36 Vict., chap. 9.

3. Que la couronne paiera, à même le fonds consolidé du revenu de la province, aux personnes qui acquierront, à l'avenir, des terres publiques, par vente, concession, location, bail ou permis d'occupation ou à leurs héritiers ou ayants-cause, pour le bois de pin coupé sur ces terres et sur lesquelles elle a retiré des droits de coupe de bois, la somme de 25 pour cent des droits ainsi perçus pour le bois coupé sur ces terres, depuis leur vente.

Des règlements seront faits de temps à autres, par le lieutenant gouverneur en conseil, dans le but de connaître et désigner les personnes qui devront recevoir ces paiements, les sommes qui leur seront payées et la date du paiement.

L'honorable M. Flynn—*député de Gaspé, commissaire des terres de la couronne.*—J'ai l'honneur de déclarer à la Chambre que j'ai la permission de Son Honneur le lieutenant gouverneur de soumettre ces résolutions à la Chambre.

Ces résolutions comportent qu'à l'avenir il y aura réserve du bois de pin au profit de la couronne. Là où il n'y a pas de licence, la couronne aura la propriété du bois de pin. Mais l'occupant d'un lot de terre de la couronne pourra prendre le pin nécessaire pour ses constructions et les clôtures sans rien payer. Et dans le cours des opérations de défrichement, le propriétaire du lot pourra vendre le bois comme il l'entendra, en payant le même prix que les porteurs de licence pour la coupe du bois. Ce principe n'est pas nouveau, ainsi dans les licences pour fins minières, il y a réserve pour le bois d'épinette et de pin, réserve faite en faveur de la couronne.

On me demandera peut-être pourquoi faire cette loi. Il y a plusieurs raisons qui en rendent l'adoption nécessaire et je les résumerai en disant que le bois de pin disparaît rapidement de notre territoire. Plusieurs causes concourent à accélérer cette destruction qui est très-regrettable : les industries, le gaspillage fait par les colons dans les opérations de défrichement, et aussi les porteurs de licence. On sait qu'il y a eu de grandes régions qui ont été à maintes reprises dévastées par des incendies qui ont causé des ravages immenses. Un journal de Peterboro n'hésitait pas à dire que du bois, pour 10 à 15 millions de piastres, avait été détruit dans le district seul de Parry Sound. Le gaspillage fait par les marchands de bois figure pour sa bonne part dans cette destruction de nos richesses forestières. Le commerce de bois a eu à sa disposition de

vastes territoires couverts de bois que possède notre province, et ses opérations ont vite détruit en bonne partie ces richesses que l'on semblait croire inépuisables. Aujourd'hui on sent le besoin de protéger nos forêts.

Je parle du gaspillage fait dans le cours des opérations des marchands de bois. Précisons davantage, si cela est nécessaire. Ainsi, dans les transformations seules que subit le bois, il y a perte et perte énorme. L'équarrissage seul des billots occasionne une perte de 25% sur chaque billot. Un officier du gouvernement d'Ontario a fait un rapport bien élaboré sur ce sujet. Il déplore comme moi ce gaspillage qui devrait être arrêté. Ce rapport donne les chiffres suivants. Il évalue que dans dix ans la perte s'est élevée à \$3,577,000, en tout représentant un revenu net pour la province \$262,500, soit une moyenne annuelle de \$26,250. Je puis en dire autant pour cette province et par là on est à même de juger quel tort cela nous cause. On se demande avec raison si on ne devrait pas changer le système qui prévaut aujourd'hui. On a émis l'idée de décourager autant que possible l'exportation du bois carré, pour lui substituer le bois de petite dimension, pour satisfaire les besoins des marchés européens. Cette idée a été émise par le commissaire des terres de la couronne d'Ontario et par d'autres personnes ayant des connaissances pratiques sur la question. On s'est demandé pourquoi on n'utiliserait pas nos pouvoirs d'eaux pour la fabrication de ce bois fournissant par là même de la main d'œuvre à notre population, ce qui dans l'ensemble augmenterait le nombre de nos transactions fructueuses. Cette idée a vivement préoccupé le commissaire de la province d'Ontario et dans son rapport de 1879 il traite assez longuement de cette question. Voici un extrait de ce rapport.

J'en donne lecture à la Chambre :

" The following will shew the estimated loss to the Province and the Revenue from waste in getting out square pine, from 1868 to 1877, both inclusive : — Total quantity taken from public and private lands during the ten years : 119,250,420 cubic feet ; waste, one-fourth of each tree, equal to one-third of the total mentioned, viz : 39,750,140 cubic feet, or say in round numbers 477 million feet board measure, which may be valued one-half at \$10 per 1,000 feet, and one-half at \$5 per 1,000 feet, representing relatively the prime timber beaten off and the inferior timber from the upper part of the tree, average value say \$7.50 per 1,000 feet, equal to \$3,577,500 loss to the Province for ten years' or an annual loss in material wealth of \$357,750.

The quantity taken from public lands during the ten years is 87,620,135 cubic feet, the waste on which on the basis given being equal to 29,206,711 cubic feet, or 350 million feet board measure subject to

crown dues at \$750 per million feet equal to \$262,500 lost to the Revenue during the ten years, or at the rate of \$26,250 per annum....

" The characteristic of modern commerce is to seek out markets whenever they can be found, in which commodities to be disposed of can be sold to the best advantages whether natural products in a raw state where the means of profitable manufacture do not exist where they are produced or in a manufactured state when such means are available ; and in proportion to the energy and enterprise used in pressing forward and occupying every vantage ground in trade, is the measure of success which attends individuals and communities. It is not usual in these days until a customer comes knocking at your door to find out what you have for sale : to succeed, it is necessary that such should be made known far and wide ; and to create a business of any magnitude, the first object is to find out what is required not only at home but abroad, *and having the article*, to calculate, whether or not the field can be entered at a fair profit in furnishing what is wanted. In the Canadian timber trade there seems to have been in lack of energy, but in my humble opinion, it does not appear to have been accompanied by that kind of prudent enterprise which might be expected from the intelligent men who are engaged in it.

The square pine manufacturers have been contented from year to year to go on bargaining with a Quebec merchant to get out so many cubic feet of a certain average, for a price agreed upon ; the merchant writes home to his agent or partner to effect sales, or goes himself or some one for him, for that purpose, or frequently ships on his own account the timber which the lumberer has contracted for and delivered to him. Not unfrequently the lumberer, possessed of means, gets out his timber without advances in money or supplies having been made to him, takes it to Quebec to sell it at the best price he can obtain from the dealers there. Sometimes this has succeeded better than contracting, but where the venture fails through a downward tendency in the market, or a rise in freights, it becomes a serious matter to hold it over, as cove charges and other incidentals rapidly effect a shrinkage in the value of the wood. But so it has gone on since the early days of getting out square pine ; the same well-trodden rut has been travelled ; the same traffic in the timber in the crude shape of the square " log " has been continued without apparently the actual producer and quasi proprietor of the pine upon the timber limits reflecting on the waste of material, or the propriety and prudence of economizing it and turning it to more profitable account.

Saw-mill owners, although they have had trying times during the past

few-years, are not generally so infortunate as the operators in square pine, a trade which is peculiarly fluctuating and uncertain. The former have always had more or less of a domestic trade, and unless under extraordinary circumstances, such as the late prolonged depression, can depend on the United States for a market, with prices generally affording a reasonable profit, notwithstanding the american duty of \$2 per 1,000 feet; and with these marks, domestic and across the lime, they have hitherto seemed to be satisfied without seeking a european opening for their lumber.

I feel a delicacy in giving advice in this matter to parties who may very naturally say that they know their own business best, but nevertheless I would venture to observe that those in Canada engaged or interested in the trade in timber, which is next in value to agricultural products in the exports of the Dominion, viz: In 1878, \$20,054,829 and \$27,281,089 respectively, should acquire a knowledge of and endeavour to cultivate a transatlantic trade, and would suggest that a spirited effort should be made to extend the sawn lumber business to countries which have hitherto imported the timber in a crude state and manufactured is to suit their purposes. Already have the european and other markets been successfully uoaded by the produce of industries of various kinds from the american continent, and there seems to be no reason why our great staple export should not meet with equal success.

It may seem out of place in this report, to indicate, in any thing like detail, the steps which might be adopted to carry out what has been hinted at, but a preliminary step would seem to be for a few saw-mill proprietors to join together and send to the old country two or three practical men having a thorough knowledge of lumbering, the different qualities of lumber produced in Canada and the manner of the working of saw-mills, who might be accompanied by one or two joiners or house-carpenters, to make technical observations as to the various uses and forms in which the lumber is applied. Let these parties visit the larger saw-mills in England, Ireland and Scotland, and on the continent if deemed expedient, with sufficient time allowed to inspect and report on the whole subject to their employers, having specially in view the required dimensions of boards and bill stuff, in all forms, which would suit the several markets; and also make inquiry as to freights, insurance, port charges, &c, and upon such report, and after due consideration, the parties interested would be in a position to come to a conclusion whether or not a fair paying business could be pushed in the direction indicated. The attempt would seem to be worth making; and if pre-

pared assortments of Canadian lumber were exhibited in the principal markets of the Old Coutry, even although they may not take at first, which perhaps would be to much to expect, there is at least a prospect of success through the exercise of sound judgment, patience and perseverance. ”

✓ Mais quand on parle de protéger nos richesses forestières, on se heurte à de nombreuses objections, soit de la part des partisans de la colonisation, soit de la part des marchands de bois. On semble ignorer l'importance que nous devons attacher à la conservation de notre bois. On dit que le colon n'est pas assez protégé; d'autres disent que les marchands de bois ne le sont pas assez non plus. On néglige naturellement que trop, les intérêts du trésor public. Dans l'état financier où se trouve la province, je crois qu'il n'y a pas de question qui doive plus que celle à absorber notre attention. Je me permettrai de communiquer à la Chambre certaines statistiques qui la renseigneront sur l'importance que l'on doit attacher au point de vue du revenu, aux opérations du commerce de bois, et à la vente des terres publiques. Voici un état de perception opérée par le ministère des terres de la couronne, au compte des bois et forêts, et des terres de la couronne depuis la confédération jusqu'à date.

Exercice.	Bois et forêts.	Terres de la couronne.
1 ^{er} juillet 1867 au		
30 juin 1868	\$195,115.96	\$59,819.77
1868-1869	331,751.12	40,962.71
1869-1870	362,868.02	46,767.35
1870-1871	406,480.57	57,679.90
1871-1872	444,752.68	54,038.36
1872-1873	518,682.62	53,123.62
1873-1874	527,946.87	47,480.92
1874-1875	532,734.87	28,351.14
1875-1876	386,774.18	23,578.37
1876-1877	391,618.85	24,626.19
1877-1878	351,323.16	45,759.03
1878-1879	314,880.09	43,101.60
1879-1880	342,881.44	28,188.02
1880-81	543,518.76	43,035.12
	<hr/>	<hr/>
Moyenne annuelle . .	\$5,651,359.19	\$596,512.10
	\$403,668.00	\$42,608.00

Ministère des terres de la couronne,

Québec, 14 février 1882.

Voici un autre état du nombre des acres de terres vendus et des octrois gratuits qui ont été faits depuis 1867 à 1880 :

Nombre total des acres vendus....	1,642,238	
Octrois gratuits.....	346,011	
		1,988,249
Perceptions.....		\$560,275.05
Dépenses :		
Chemins de colonisation.	\$1,327,338.54	
Arpentages.....	306,996.07	
Salaires et déboursés.....	255,388.60	
Commission.....	47,081.15	
Frais de poste.....	11,053.00	
		\$1,947,857.36
Moyenne par acre de la perception....	34 cents.	
Sur ventes \$623,357.39.....	37 cents.	

Les dépenses sont trois fois et demie plus que les perceptions.

D. C. S.

Québec, 7 mai 1881.

E. E. TACHÉ,
Ass.-Com.

Ainsi on le voit, la vente des terres rapporte presque rien tandis qu'elles occasionnent des dépenses trois fois et demie plus élevées que les perceptions versées dans la caisse publique. Si je donne ces statistiques c'est que je crois que le public devrait savoir cela. Car si on continue ainsi à demander la remise des intérêts et même du capital, alors il faudra que le peuple mette la main au gousset pour suppléer au manque de ressources que ces remises lui enlèvent, car, que l'on ne l'oublie pas, le gouvernement a besoin de revenu pour administrer les affaires publiques.

Le revenu total qui sera versé par le ministère des terres de la couronne sera de six à \$700,000 pour cette année, mais ce revenu même, nous ne pourrons bientôt plus le compter si, comme mesure de prévoyance, nous négligeons de conserver la source même qui nous procure ce revenu. Il importe donc de conserver nos bois. Le bois de pin n'est

Oh plus, tant s'en faut, en aussi grande quantité qu'il l'était ces années dernières, tant la consommation et le gaspillage sont grands. Notre pin est très apprécié sur les marchés européens. Il convient de sauver ce qui nous en reste afin que nous puissions plus longtemps en alimenter notre commerce, et fournir une nouvelle source de revenu au trésor. Mais on objectera peut-être que le pauvre colon sera privé des bénéfices qu'il retirait de ce bois sans avoir rien à payer à la couronne.

Je réponds que cette considération ne doit pas nous arrêter en ce moment, car elle ne s'applique qu'à l'avenir, et du reste, il n'y a qu'une partie de la province que cette loi pourra notablement affectée. Les trois quarts du territoire inculte de la province sont boisés en épinette et en d'autres bois, excepté le pin. J'ajouterai que c'est un fait indéniable que les terres boisées en bois de pin sont impropres à la culture. Généralement, le colon qui prend une terre couverte de bois de pin celui-là a pour but de la dénuder de tout le bois et de la laisser ensuite. Pour toutes ces considérations qui méritent d'attirer l'attention de la Chambre, je me crois justifiable de dire que cette réserve du bois de pin ne causera aucun tort appréciable à la colonisation et que la cause du colon, tout intéressante qu'elle soit, ne doit pas nous arrêter lorsqu'il s'agit d'intérêts aussi considérables que ceux qui sont en jeu.

Une autre question s'impose aussi à notre considération. Il faudra bientôt songer au reboisement d'une partie de notre territoire, comme cela se fait en Europe. Il n'y a pas seulement ici que nous commençons à nous préoccuper à ce sujet, mais le gouvernement impérial lui-même s'est ému à la vue de l'immense consommation annuelle qui se fait du bois de commerce. Une dépêche a été adressée au gouvernement fédéral, qui ensuite a été transmise aux autorités provinciales, puis finalement envoyée à mon ministère. Le gouvernement impérial a chargé M. Rogers de recueillir des statistiques et des renseignements sur la destruction du bois dans les colonies. Dans ce rapport, on constate que sur 38 colonies, il n'y en a seulement quatre où la destruction de ce précieux article de commerce n'est pas rapide. Il y a dans ce rapport un extrait de la législation de la Nouvelle-Zélande, Australie, pourvoyant au reboisement du territoire. Voici un extrait du travail extrêmement intéressant de M. Julian C. Rogers.

" It has been pointed out by the Honorable J. K. Howard, one of Her Majesty's Commissioners of Woods and Forests, that out of 38 Colonies, the subject of the " Timber Reports " there are only four in which the timber is not diminishing, and in many cases rapidly, without any steps being taken to replant or prevent waste," and I would res-

pectfully urge the importance of some comprehensive action on the part of the Government.

I have, &c.,

(Signed) JULIAN C. ROGERS.

Je mentionnais il y a un instant une dépêche du gouvernement impérial. La voici :

Downing street, 24th February 1880.

Sir,

In my circular despatch of the 28th of March of last year, I called attention to a paper which had been recently presented to Parliament containing a digest of the information which my predecessor had obtained as to the timber resources of the colonies.

2. In answer to that circular, I have received several applications for information as to the laws and regulations existing in those colonies in which measures have been taken for the conservation of their forests, and, with the view of supplying such information in a clear and compendious form, I have been in communication with Mr. Julian Rogers, the secretary of the Institution of surveyors, by whom the digest of information respecting colonial timber was prepared.

3. I have now the honor to transmit, for the information of your government, a copy of a letter in which Mr. Rogers has stated the principles which, in his opinion, should govern legislation in reference to the preservation and re-establishment of forests, together with a copy of a paper which he has been good enough to draw up containing copies and extracts from the colonial acts which he considers most generally suitable for adoption.

4. I have already in my circular despatch of the 28th of March, recommended the question of forest conservation to the attention of your government, but as I observe in the reports which have been furnished to this department upon the subject, that there is a general tendency to underestimate the importance of local action, in the expectation that an unlimited supply of timber will always be obtainable from other sources, whereas on reference to the digest of information respecting colonial timber it will be seen that out of the thirty-eight colonies referred to therein, there are only four, in which the timber is not diminishing, and in many cases rapidly diminishing and without any steps being taken for replanting or preventing waste, I feel that it is only right that I should again press the subject upon the consideration of your

government as one of great and growing importance, and in which in many cases the wealth and prosperity of the colonies is very duply concerned.

I have the honor to be,

Sir,

Your most obedient humble servant,

M. E. HICHS BEACH.

On voit que je n'exagère pas l'importance de la question. Avant aujourd'hui le reboisement de notre territoire a occupé l'attention de ceux qui étudient nos ressources et qui se tiennent au courant des faits qui se produisent. Ainsi il y quelque temps déjà M. l'abbé Provencher signalait dans une brochure, la disparition de nos bois et se posait indirectement le problème qui sollicite forcément notre attention, étant donné le fait que nos richesses forestières s'en vont avec une alarmante rapidité. Il écrivait :

“ Nos forêts si vastes, si riches, si densément boisées, disparaissent à vue d'œil sous la hache aveugle de notre imprévoyant cultivateur. On le croirait parfois pris d'une espèce de furie pour faire disparaître toute trace de végétation forestière. Le feu est souvent appelé à prêter son concours au fer pour une plus prompte destruction ; et on balaye si net que déjà, dans un grand nombre de paroisses, on voit des espaces immenses, où l'œil ne peut rencontrer un seul arbre au milieu des champs, pour offrir son ombre rafraichissante aux animaux des pâturages, ou autour des habitations, pour égayer, diversifier le paysage et purifier l'air que l'on respire. C'est à tel point, qu'en plusieurs endroits, des terres qui par leur étendue pouvaient, tout en offrant des champs suffisants pour la culture, conserver du bois à perpétuité pour les besoins de la ferme, n'ont plus aujourd'hui de quoi faire une perche, un piquet, un manche d'outil, pas même une hart. Déjà l'on est obligé d'aller chercher le combustible pour nos rudes hivers à des 5, 6 et 7 lieues. Et qu'en sera-t-il dans 20 ans, 30 ans, 40 ans d'ici ? ”

A-t-on bien réfléchi, M. le président, aux chiffres qui sont recueillis sur le commerce de bois au Canada. Etudier cette statistique, c'est trouver la conviction qu'il est de la plus haute importance pour nous de chercher immédiatement les moyens les plus propres à conserver cet élément considérable dans notre commerce et qui occupe une position non moins considérable dans la nomenclature de nos ressources

budgetaires. J'ai fait préparer le tableau suivant des exportations du bois. Ces chiffres méritent d'être soigneusement étudiés.

TABLEAU DES EXPORTATIONS.

Province de Québec.		Province d'Ontario.		Total pour le Canada.		
Forêts.	Produits agricoles.	Forêts.	Produits agricoles.	Forêts.	Produits agricoles.	
\$	\$	\$	\$	\$	\$	
1869..	10,722,651	4,856,417	4,484,079	7,127,044	19,838,963	12,182,702
1870..	11,814,784	6,829,621	5,115,157	6,614,273	20,940,434	13,676,619
1871..	12,138,510	4,588,473	6,107,733	4,978,668	22,352,211	9,853,146
1872..	13,059,684	6,370,743	6,109,642	6,704,895	23,685,382	13,378,562
1873..	14,157,318	9,004,703	5,889,463	5,506,722	25,586,816	14,995,300
1874..	13,115,106	11,256,057	7,322,811	5,573,157	26,817,715	19,590,142
1875..	14,175,205	8,800,400	4,472,720	7,099,606	24,781,780	17,258,358
1876..	11,047,082	8,672,358	3,657,470	11,602,062	20,337,469	26,308,687
1877..	13,748,648	5,824,742	3,439,143	6,917,867	23,010,249	14,689,376
1878..	10,349,915	7,139,806	3,496,311	9,616,206	19,511,575	18,008,754
1879..	5,274,894	7,253,052	3,249,229	10,410,174	13,261,459	19,628,464
1880..	7,021,767	8,537,827	5,036,278	12,125,746	17,666,693	32,287,128
1881..	12,785,223	8,442,024	6,576,332	11,426,692	24,960,012	21,268,327

J'ai donné lecture à la Chambre de différentes pièces qui sont de nature à la convaincre que partout on éprouve le besoin d'étudier plus sérieusement que par le passé cette question qui préoccupe nos marchands de bois. Je me suis fait un devoir d'étudier moi-même la question, non pas en vue de prendre dès à présent une décision sur les mesures à prendre pour établir dans notre province un système général de protection de nos forêts et de reboisement. Celui qu'il y a en Allemagne et en France est admirable et pourrait, à mon avis, être en grande partie mis en opération ici. Mon intention est de préparer un projet dans ce sens, mais je ne sais pas si j'aurai le temps de le soumettre à l'étude de la Chambre. Ce n'est pas que j'aie l'intention de faire adopter une législation sur le sujet. J'avoue que je ne crois pas que le public soit préparé à approuver une semblable loi, peut-être rencontrera-t-elle beaucoup d'opposition, peut-être soulèvera-t-elle beaucoup de récriminations. Il en coûte toujours d'abandonner des idées reçues. A tout événement j'ai commencé la préparation d'un projet de loi dans ce sens, où j'ai déposé le fruit de mes études jusqu'à aujourd'hui.

M. Duhamel—*député d'Ottawa*.—Il nous faut une loi pour protéger le bois de pin, à cause du déboisement considérable qui se fait

depuis quelques années par les incendies et le gaspillage. Je reconnais la nécessité d'une telle loi, et j'ai toujours été d'avis qu'il fallait une législation spéciale à ce sujet.

Les résolutions qui sont soumises ne donneront pas le résultat qu'on en attend. Le commissaire des terres nous dit que le colon pourra se servir du pin pour faire ses clôtures. Je ne suis pas de cette opinion. Il y a beaucoup d'autres bois qu'on peut employer à cet usage.

L'honorable commissaire réfléchira un peu sur cette question et je suis convaincu qu'il ne permettra pas à un colon de clore avec un bois aussi précieux. On déclare qu'on prendra le bois pour clore avant sa croissance. Eh bien, je prétends qu'on doit le laisser croître, car aujourd'hui il y a des scieries qui utilisent du pin de 5 ou 6 pouces sur la souche.

dx J'aimerais que l'honorable commissaire protégeât nos forêts par une bonne garde. Les garde-forestiers nous donnent des résultats satisfaisants ; mais on leur a donné instruction d'aller constater les dégâts dans le mois de février ; c'est une erreur, car les opérations de la coupe commencent en septembre, et le gaspillage a eu lieu dans le mois de février, mais alors le bois gaspillé est enterré sous la neige et il est impossible aux garde-forestiers de voir ce qui est couvert par la neige. Il y a beaucoup à faire sous ce rapport.

L'honorable M. **Joly**—*député de Lotbinière*.—M. le président, je ne désire dire que quelques mots pour confirmer en parties certaines remarques de l'honorable commissaire des terres de la couronne. Il nous a parlé de la perte que nous éprouvons par certaines opérations du commerce de bois. Il est notoire, M. le président, que nous perdons beaucoup par l'équarrissage des billots. Nous perdons ainsi ces madriers de 10, 12 et 15 pouces qui font la gloire de notre pays.

Il y a aussi beaucoup de bois de perdu dans la forêt et voici comment l'on procède. On abat un arbre, croyant qu'il est suffisamment gros. S'il ne l'est pas, ce qui n'arrive que trop souvent, il est mis de côté et destiné à pourrir sur le sol.

Je crois que le Canada a le monopole de ces magnifiques plançons de pin qui sont embarqués à Québec pour les pays d'Europe. Du moins, j'é mets cette idée sous l'autorité du *Timber and trade journal* et des autres revues spécialistes, nous n'avons donc pas de concurrence à craindre pour cet article qui est très-recherché. Il n'en est pas ainsi de l'épinette, car la région de la Baltique en possède une très-grande quantité.

Mais à propos du gaspillage, je dois aussi faire observer qu'il est perdu

beaucoup de bon bois pour tailler convenablement ces magnifiques plançons, qui font l'orgueil de nos commerçants, et qui, une fois rendus en Angleterre, sont débités en petites allumettes. Je crois, à bien y réfléchir, que nous jouons là un rôle ridicule aux yeux des étrangers. Non-seulement on nous fait gaspiller une bonne partie d'un bois précieux pour laquelle nous aurions pu avoir un bon prix, mais de plus, on nous prive de la main-d'œuvre que nos ouvriers auraient, si au lieu d'expédier des plançons pour être ensuite sciés en bois de petites dimensions, nous préparerions le bois tout prêt à satisfaire les besoins du marché, sans avoir à subir une nouvelle transformation, qui ajoute à sa valeur le prix d'un travail que nous pouvons exécuter ici. Je ne suis pas l'adversaire de la protection, au contraire. Je crois pouvoir dire qu'il y a peu de protectionniste qui soit plus sincère, plus convaincu que je le suis, seulement je ne veux pas en faire une question devant servir de pâture aux luttes d'un parti, aux luttes ordinaires de la politique, parce que cette question est trop sérieuse, trop importante pour être ainsi traitée. Je désire que l'on étudie les besoins de chaque industrie et que l'on s'assure, dans chaque cas, par une étude approfondie, s'il y a lieu d'appliquer la protection.

Comme le disait l'honorable commissaire des terres de la couronne, nous devons garder autant que possible au pays notre main-d'œuvre. Et je pense que cette Législature peut faire beaucoup pour rendre le commerce de bois très-utile à notre population, et avantageux à la province sous le rapport du revenu. Plus nous travaillerons ce bois avant de l'exporter, mieux nous entendrons nos intérêts.

Je suis heureux de voir que cette question préoccupe le gouvernement et qu'il l'a mise à l'étude en vue de diminuer autant que cela se peut le gaspillage qui se fait de nos richesses forestières. Ce n'est pas seulement le pin qui doit nous occuper. On perd aussi une grande quantité de bois d'épinette. Chacun sait qu'une épinette qui ne donne pas un billot de 12 pouces à la base, à la souche, c'est un vrai gaspillage que de l'abattre, tandis que si on attendait 10 ans environ, on aurait deux ou trois billots de plus grandes dimensions. Le gouvernement devrait fixer le minimum du diamètre et une surveillance salutaire pourrait être exercée au moyen des glissoires, par exemple. En France, on intervient jusque sur les terres des particuliers. Je ne dirai pas que nous en sommes là encore, mais nous devrions faire un changement afin d'améliorer l'état actuel. Il ne faut pas oublier que nos forêts sont, après le subside fédéral, notre principale source de revenu. Il importe donc de les protéger le plus efficacement possible.

M. Carbray—*député de Québec ouest.*—M. le président, je trouve dans les observations de l'honorable député de Lotbinière et de l'honorable commissaire beaucoup de choses à approuver. Il faut modifier le système suivi jusqu'à aujourd'hui, système qui amènera rapidement la ruine de nos richesses forestières.

Les orateurs qui m'ont précédé ont exprimé le désir que nous n'exportions plus ou le moins possible, de bois carrés, mais qu'il serait préférable de lui faire subir ici les transformations qui sont faites en Angleterre, ce qui donnerait du travail à notre classe ouvrière. J'aimerais beaucoup que cela put se faire mais nous nous heurtons ici à un fait généralement peu connu en dehors des cercles des marchands qui font le commerce d'exportation. On ignore peut-être que nos billots façonnés, transformés, mis en bois de petites dimensions obtiendraient un prix guère plus élevé qu'aujourd'hui sur le marché anglais, parce qu'il y a en Angleterre un grand nombre de scieries qui n'ont que très-peu de chose à faire et qui font subir à nos billots, les transformations qu'exigent les besoins du commerce local. On a discuté les meilleurs moyens de protéger le bois de pin. Je suis complètement de l'avis de protéger ce bois, qui est d'une si grande valeur, valeur d'autant plus considérable que ce bois devient tous les jours de plus en plus rare. Ce qui est vrai pour le pin l'est également pour l'épinette, qui est maintenant le principal bois de la province de Québec, car le pin il n'y en a presque plus, c'est à peine si nous pouvons en trouver dans certaines parties de la région de l'Outaouais. Puisque nous parlons des meilleures mesures à prendre pour protéger les intérêts du commerce de bois, que l'on me permette de dire que le mode suivi à présent pour la vente des terres publiques aux colons, que ce mode consacre une injustice faite à l'égard des porteurs de licence pour la coupe du bois. Les droits de ces derniers sont méconnus dans la généralité des cas.

Nous devons, dans l'intérêt du développement du pays, désirer que la colonisation fasse des progrès rapides et constants, mais cela n'empêche pas que nous puissions offrir une protection efficace au commerce de bois qui a, par le passé, si largement contribué au développement du pays et qui est encore pour la population une importante source de revenus, et par la main d'œuvre qu'il procure aux ouvriers et par les recettes qu'il verse dans le trésor provincial. Je demande à l'honorable commissaire s'il serait en son pouvoir de remédier à l'état de choses dont je me plains, sans toutefois, bien entendu, nuire en quoi que ce soit aux intérêts de la colonisation. Je demanderai aussi que l'on fasse un règlement par lequel il sera défendu d'abattre un arbre donnant un billot

d'un diamètre moindre que 12 pouces. C'est un véritable gaspillage, et je crois que cette mesure, facile à prendre et rigoureusement observée contribuera beaucoup à la protection de nos forêts.

L'honorable M. **Flynn**—*député de Gaspé, commissaire des terres de la couronne.*—Les règlements en force au ministère des terres de la couronne défendent la coupe du bois mesurant moins de 12 pouces de diamètre. Quant à l'autre question que m'a posée l'honorable député de Québec ouest, je le prie de croire que je l'étudierai avec tout le soin que mérite l'importance du sujet.

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

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

1. Réponse à une adresse de l'Assemblée en date du 23 mars 1882, demandant copie de toutes correspondances et documents concernant la démission de l'agent de la station de Berthierville, sur le chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental.

2. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 29 mars 1882, demandant un état indiquant le nombre de chars-plateformes, le nombre de chars à marchandises, le nombre de chars à voyageurs, le total des chars, le total des locomotives que possède maintenant le gouvernement sur le chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental.

Les projets de lois qui suivent sont définitivement adoptés dans les formes réglementaires :

Pour constituer "The West End Free Dispensary."

Pour constituer la compagnie de papier Rolland.

Pour constituer le Septuor Haydn de Québec.

Pour constituer l'hospice de St-Joseph de la Délivrance.

Pour modifier la charte de la compagnie de sucre de betterave de la province de Québec.

Les projets suivants sont adoptés en deuxième délibération et renvoyés, les trois premiers, au comité des chemins de fer, et le quatrième, au comité des projets d'intérêt local.

Pour constituer la compagnie minière de l'Isle d'Orléans ;

Pour constituer la compagnie de Sherbrooke pour l'extraction et le traitement des minerais de fer :

Pour constituer la compagnie du chemin de fer de Leeds et des cantons de l'est ;

Pour ériger la paroisse de Ste-Anastasie de Nelson, en municipalité séparée.

L'ordre du jour appelle la suite de la discussion sur les résolutions de l'honorable M. Flynn, concernant les terres publiques.

L'honorable M. **Irvine**—*député de Mégantic*.—On propose, M. le président, d'ôter au colon le droit de coupe du bois de pin. J'approuve cette disposition. Mais je voudrais que les résolutions iraient encore plus loin et que l'épinette serait aussi réservée. Si le gouvernement veut se conserver le revenu provenant de nos forêts, il ferait bien d'adopter une législation plus générale que celle qu'il nous propose. Je prendrai la liberté de suggérer que la réserve soit étendue pour, disons trois années, à l'épinette. Au fond, je ne tiens pas à la durée de la réserve, mais c'est le principe même que je voudrais voir mis en pratique. J'espère que l'honorable commissaire verra l'à-propos d'accueillir favorablement ma suggestion.

M. **Sawyer**—*député de Compton*.—Ces résolutions, M. le président, renferment un principe qui a toute mon approbation.

Il est temps que nous songions à protéger ce qui constitue notre principale richesse pour le présent. Notre revenu est petit et il faut exercer une surveillance jalouse sur cet élément de recette pour le trésor. J'approuve aussi la suggestion faite par l'honorable député de Mégantic, quant à ce qui regarde la réserve qui devrait être faite du bois d'épinette. Dans les licences qui seront accordées à l'avenir, on devrait aussi protéger les petits bois de pin ainsi que l'épinette, de même que les bois durs. Ceci serait dans l'intérêt bien entendu du colon et de la province en général. Il n'y a pas à se le dissimuler, la destruction de nos richesses forestières se fait avec une rapidité considérable. Dans une bonne partie de la province la destruction est complète; c'est à peine si on peut se procurer le bois de chauffage nécessaire aux besoins domestiques à un prix qui aurait effrayé la précédente génération, tant il est élevé. Il faudrait aussi adopter des mesures à ce sujet. Je crois que ces mesures de protection générale serait dans l'intérêt des futurs colons. Peu de colons prendront une terre sur laquelle il n'y a plus de bois de commerce, car c'est là l'une des ressources qu'il a à sa disposition pour lui aider à franchir les années difficiles d'un établissement de ce genre. Ce serait donc l'aider que de lui réserver de quoi à subvenir à ses dépenses, en attendant que la terre lui donne des produits.

M. **Blanchet**—*député de Beauce*.—Je suis d'avis, moi aussi, que nous devons protéger nos forêts. Nos terres publiques constituent notre avoir le plus important et avec une bonne administration, nous pourrions empêcher notre revenu de diminuer d'une manière considérable et nous éviterons ainsi pendant de longues années la nécessité de recourir à la

taxe directe pour pourvoir à l'administration efficace des affaires du pays. D'un autre côté, je crois que les colons doivent aussi être protégés. Je voudrais que dans la loi qui sera basée sur ces résolutions, il soit dit bien clairement que le colon aura droit à tous les bois qu'il sera obligé d'abattre pour se conformer aux conditions de son billet de location. Il serait difficile de l'obliger de conserver quelques arbres de pins qui pourront se trouver dans les abattis qu'il est obligé de faire brûler pour bâtir sa maison et faire ses premiers travaux. Je voudrais aussi qu'on introduirait dans cette loi une disposition spéciale permettant aux colons d'acheter à un prix qui sera fixé, le bois de pin qui se trouvera sur sa terre. Un grand nombre de colons ont intérêt à conserver sur leurs terres un bois d'autant plus précieux qu'il devient de plus en plus rare. Je ne vois pas pourquoi des colons de bonne foi n'auraient pas eux, aussi, l'avantage de se servir du bois de pin qui existe sur leurs terres soit pour leurs propres besoins, soit même pour le commerce. Je crois qu'ils ont droit à autant de faveurs que les marchands de bois et qu'en payant un certain montant au gouvernement ils devraient être maîtres chez eux.

La loi des mines adoptée en 1880 réserve les bois de pin et d'épinette de 12 pouces de diamètre. Ceci est un obstacle au développement des opérations minières et je suggérerais à l'honorable commissaire de modifier cette disposition, car on sait que l'exploitation des mines exige du gros bois pour solider les excavations et pour faire les autres constructions nécessaires à cette exploitation.

J'espère que l'honorable commissaire des terres acceptera ces suggestions et les incorporera dans sa loi.

L'honorable M. **Flynn**—*député de Gaspé, commissaire des terres de la couronne.*—M. le président, j'avoue que je ne suis pas prêt à accepter la suggestion de l'honorable député de Mégantic. Tout le monde s'accorde à dire que les résolutions sont un bon pas de fait. Il ne faut pas aller trop loin, il convient pour ne rien compromettre, de laisser le temps à l'opinion publique de se former, de se préparer au changement de système qu'il faudra tôt ou tard adopter dans l'intérêt de la conservation de nos forêts. Une autre question qui sollicite vivement notre attention, dans l'application d'un système général de protection de nos forêts, c'est la fixation du minimum du diamètre des arbres qui sont coupés. Il y a un règlement du ministère des terres qui fixe le minimum pour le pin. On a demandé la même chose pour l'épinette, mais les marchands de bois s'y objectent. Ils prétendent que cela pourrait troubler leurs opérations de manière à leur faire tort. Le gouvernement

considérera et verra s'il est possible de faire quelque chose dans ce sens.

L'honorable député de Compton a fait une observation que j'approuve hautement. Il nous a dit que le combustible disparaît rapidement et qu'il fallait songer à prendre des mesures de manière à empêcher cette destruction qui serait très-regrettable à tout point de vue. Je crois me rappeler qu'en 1865, une loi a été adoptée pourvoyant à cela. Par cette loi il était fait une réserve d'un vingtième du canton arpenté, mais cette loi n'a jamais été mise en vigueur. J'ai demandé pourquoi il en était ainsi et on m'a dit que la raison de cette inaction était que les marchands de bois revendiquaient la possession de tout le canton sous licence, et voilà pourquoi jamais cette réserve, bien nécessaire pourtant, n'a été faite. Mais de ce que je viens de dire, il ressort que dès 1865 l'attention du parlement a été attirée sur ce sujet et qu'il a jugé nécessaire de faire une loi réglant le mode de conservation d'une partie de notre domaine public. Si en 1865, les législateurs jugeaient indispensable une telle loi, à plus forte raison l'est-elle aujourd'hui après 17 années de destruction de nos forêts, destruction qui s'est faite dans une proportion plus grande que dans les années qui ont précédé 1865. Je verrai s'il n'y a pas moyen de modifier cette loi, afin de la rendre praticable.

oh
12

L'honorable député de Beauce veut protéger le colon et les propriétaires de locations minières. Une bonne partie des suggestions de l'honorable député me paraissent acceptables et je puis assurer à mon honorable ami que le gouvernement les prendra en considération. Plus tard, on saura ce qu'il y a à faire. Je demande l'adoption des résolutions inscrites à l'ordre du jour.

La Chambre se forme en comité général. M. Carbray est appelé à présider le comité.

L'honorable M. **Joly**—*député de Lotbinière*—On devrait retrancher la permission accordée de couper le bois de pin pour faire des clôtures, suivant la suggestion qui a été faite par M. Duhamel.

L'honorable M. **Flynn**.—Je n'ai pas d'objection. La raison pour quoi cette disposition se trouve-là, c'est que j'ai pris une partie de ces dispositions dans la loi d'Ontario où une telle permission existe. Cependant je reconnais la force des arguments de MM. Joly et Duhamel. Pour le moment je demanderai que les résolutions ne soient pas modifiées, quitte à faire la modification lorsque le comité général discutera les articles du projet de loi.

L'honorable M. **Joly**.—L'honorable commissaire se montre vraiment conciliant et je l'en félicite. Je lui ferai remarquer qu'il n'est pas d'habitude de discuter ou d'examiner en comité général un projet de loi qui est précédé de résolutions comme dans ce cas-ci. Je demande d'avance qu'il nous soit permis de proposer des amendements, sans être en butte à l'objection qui pourrait être faite, qu'il n'y a pas eu d'avis de donner.

L'honorable M. **Flynn**.—Il y aura comité.

L'honorable M. **Joly**.—Très-bien alors.

Les résolutions sont adoptées par le comité et ensuite par la Chambre.

L'honorable M. **Flynn**.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre un projet de loi pour modifier les lois concernant la vente et l'administration des terres publiques.

La seconde délibération sur ce projet est renvoyée à demain.

L'honorable M. **Chapleau**.—*député de Terrebonne, premier ministre et commissaire des chemins de fer*.—J'ai l'honneur de proposer que dorénavant, les propositions ministérielles soient inscrites en tête de l'ordre du jour les mercredis et les jeudis, J'ajouterai, comme explications, que cette résolution n'aura d'effet que pendant la durée de la discussion des projets de lois concernant la vente du chemin de fer. Lorsque la Chambre aura disposé de ces lois, nous demanderons que cette proposition soit rescindée.

L'honorable M. **Joly**.—L'honorable premier ministre pourrait-il nous dire si nous aurons bientôt les résolutions relatives à la division-est? Et quand aurons-nous l'exposé budgétaire?

L'honorable M. **Chapleau**.—*premier ministre*.—Ces résolutions seront distribuées dans un jour ou deux. Mais le gouvernement n'ouvrira pas la discussion sur ces résolutions avant que la Législature ait disposé de la législation relative à la division-ouest. L'honorable trésorier fera son exposé aussitôt après l'adoption de ces lois, car elles sont de nature à modifier la situation financière de la province.

Il est nommé un comité spécial composé des honorables MM. Lynch, Robertson, Pâquet, et de MM. Champagne, Laberge, Sawyer, Duhamel, Spencer et Picard, avec instruction d'examiner le projet de loi pour pourvoir à l'inspection des compagnies d'assurance provinciales.

Le projet de loi concernant les compagnies d'assurance mutuelle contre le feu est adopté en deuxième délibération et renvoyé à ce comité.

L'ordre du jour appelle la deuxième délibération sur le projet pour

modifier la loi concernant le défrichement des terres et la protection des forêts contre les incendies.

L'honorable M. **Joly**.—L'honorable commissaire des terres voudrait-il nous expliquer les modifications qu'il apporte à la loi.

L'honorable M. **Flynn**.—L'article 2 de la loi n'est pas généralement compris, et on ne sait pas quand il est permis de mettre le feu pour les fins de défrichement. L'intention c'est de défendre de mettre le feu du premier juillet au premier septembre, or le statut dit de septembre à juillet, c'est d'inverse. J'ai adressé une circulaire à tous les employés du service extérieur du ministère des terres de la couronne attirant leur attention sur cette disposition et leur expliquant la véritable interprétation que l'on devait donner à la loi.

On m'a demandé que le mois de juin soit compris dans le temps de la prohibition. J'avoue que c'est une question délicate. Il ne faut pas tomber dans l'autre extrême et nuire au colon. Dans certaines parties du pays on ne peut faire de défrichement que tard le printemps. Si tout le mois de juin était prohibé cela ferait peut-être beaucoup de tort aux travaux de défrichement. J'ai pris un terme moyen, et je propose la date du 15 juin. Je ne voyais pas d'autre moyen d'arriver à une solution qui fut satisfaisante aux divers intérêts en cause, hormis d'établir une distinction qui aurait dû être différente pour chaque région qui présente des variétés notables dans la température, ce qui aurait été un embarras intolérable.

Je propose que le projet soit adopté en deuxième délibération.

Le projet est adopté en deuxième délibération et renvoyé au comité général.

Le projet de loi pour modifier les dispositions relatives à la préparation des listes électorales, et un autre projet pour modifier la loi électorale, sont adoptés en deuxième délibération et renvoyés au comité pour étudier les modifications à faire à la loi électorale.

Le projet pour modifier l'article 1033 du code de procédure civile est adopté en deuxième délibération et renvoyé au comité de législation.

Le projet de loi pour confirmer le privilège de cinquante ans accordé à la compagnie de l'acqueduc de Louiseville par le conseil municipal de la ville de Louiseville, est définitivement adopté dans les formes réglementaires.

Le projet de loi pour modifier les dispositions du code civil et du code de procédure civile, concernant les lois d'hypothèque et d'enre-

gistroment est aussi adopté en deuxième délibération et renvoyé au comité de législation.

L'ordre du jour appelle la deuxième délibération sur le projet de loi pour prévenir la propagation des incendies par les toitures en bois de certains édifices, dans les cités, villes et villages constituées en cette province.

M. Dumoulin—*député de Trois-Rivières*.—Mon but, M. le président, est de faire en sorte de diminuer autant que possible la fréquence des incendies. Je propose d'obliger les personnes qui bâtiront ou répareront des toitures à l'avenir de poser une couche de mortier sous le bardeau. Toute l'économie de la loi se trouve dans le premier article. Le voici :

“ Dans toute cité et ville, et dans tout village constitué en cette province, la toiture d'aucun édifice qui y sera construit ou réparé, après que cet acte sera devenu en force, ne sera recouverte en bardeaux, à moins qu'une couche de ciment ou mortier bien adhésif, d'au moins un demi pouce d'épaisseur, soit posée sur la couverture en planche au-dessous de la couverture en bardeaux, et entre l'une et l'autre, sous peine, pour chaque contravention, des amendes ci-après édictées, savoir :

- a. Contre le propriétaire de tel édifice, faisant faire telle construction, une pénalité de cent piastres courant ;
- b. Contre les possesseurs ou occupant de l'édifice, faisant faire telle construction, une pénalité de soixante et quinze piastres courant ;
- c. Contre toute ouvrier travaillant à la dite construction, une pénalité de cinquante piastres courant.”

J'ajouterai que les compagnies d'assurance accepte ces couvertures, comme des risques de première classe. On dira peut-être que c'est plus coûteux que les toitures simples. Peut-être un peu plus, mais ceci est amplement compensé par la diminution des primes d'assurance.

L'honorable **M. Beaubien**—*député d'Hochelaga*.—J'avoue que je ne crois pas cette loi praticable d'abord, ni pratique. Il serait presque impossible de la faire observer. La pénalité de \$100 est aussi bien trop élevée.

M. Gagnon—*député de Kamouraska*.—Je crois que c'est aller trop loin dans la législation pénale. Qu'on prohibe, très-bien, mais qu'on ne mette pas une pénalité. Il est absurde aussi de déclarer que les ouvriers seront sujets à payer une amende pour avoir travaillé à faire une couverture défendue. Ce projet n'atteindra pas le but que l'honorable

député de Trois-Rivières a en vue. Je suggère que ce projet soit renvoyé au comité du code municipal, car l'objet auquel touche cette proposition est de la compétence du droit municipal.

L'honorable M. **Chapleau**—*député de Terriebonne, premier ministre et commissaire des chemins de fer.*—Le principe et le but de cette loi sont bons. Il sera peut-être nécessaire de modifier certaines dispositions, mais le comité sur le code municipal pourra s'occuper de cela et faire rapport à la Chambre en temps convenable.

L'honorable M. **Marchand**—*député de St-Jean.*—Ce projet de loi touche un sujet qui est du ressort des corps municipaux. Si une municipalité quelconque veut que des mesures soit prises dans son territoire, elle pourra élire un conseil municipal qui sera favorable à l'adoption d'un règlement à cet effet. La chose est la plus facile du monde, il n'y a donc pas lieu de faire une législation spéciale pour atteindre un but que les principaux intéressés semblent repousser, puisqu'ils n'ont pas jusqu'ici fait aucune démarche dans le sens indiqué par la proposition de l'honorable député de Trois Rivières. Il serait de beaucoup préférable de laisser à l'autorité le soin de décider ces choses sans intervenir de cette manière. Il serait très-imprudent de faire une loi de ce genre parce que, ce qui peut convenir pour un endroit pourra ne pas convenir à un autre, les circonstances n'étant pas les mêmes. En dernier lieu, nous devons repousser cette proposition de loi parce que les municipalités, ou aucune d'entre-elles que je sache, n'a demandé une telle législation.

M. **Rinfret dit Malouin**—*député de Québec centre.*— Mon opinion est que le moyen suggéré par l'honorable député de Trois-Rivières ne donnerait pas le résultat qu'il en espère. Je suis porté à croire, par l'expérience que j'en ai, que le meilleur moyen pour empêcher la propagation du feu dans tout un quartier c'est de faire des rues larges.

Le projet est adopté en deuxième délibération et renvoyé au comité du code municipal.

L'ordre du jour appelle la deuxième délibération sur le projet de loi pour procurer des sujets aux écoles d'anatomie.

M. **Dumoulin**—*député de Trois-Rivières.*—M. le président, je désire régulariser certains actes nécessaires aux recherches de la science, mais que les lois punissent sévèrement lorsque la justice met la main sur les coupables.

Ainsi, on se rappelle encore que des jeunes gens de Trois-Rivières ont failli avoir un procès pour avoir commis ces actes qui sont licites suivant moi, si on admet que l'anatomie est nécessaire. Ou cette science est nécessaire ou elle ne l'est pas. Que l'on décide, si on veut le point, mais qu'il soit entendu, si on ne peut prétendre qu'elle n'est pas nécessaire, que ceux qui fournissent des sujets ne soient pas passibles des peines édictées par la législation.

Ce projet est adopté en deuxième délibération et renvoyé au comité de législation.

INTERPELLATIONS ET RÉPONSES.

M. Rinfret dit Malouin—*député de Québec centre.*—Le lieutenant gouverneur en conseil, étant autorisé, par l'acte 40 Vict., chap. 4, à prendre sur le fonds consolidé de la province, une somme de soixante-quinze mille piastres, et à l'employer à la construction du palais de justice de la cité de Québec; est-ce l'intention du gouvernement de mettre à exécution le dit acte 40 Vict., chap. 4.

M. le Premier ministre.—Le gouvernement considère favorablement cette question.

M. Lalonde—*député de Vaudreuil.*—J'ai l'honneur de proposer qu'il soit déposé sur le bureau de la Chambre un état des sommes dues au fonds de bâtisse et de jurés, au 31 décembre 1881, par les corporations, spécifiant :

1. Le montant dû par chacune des corporations, dans chacun des comtés de la province;
2. Le nom des corporations qui ont été poursuivies, depuis le 1^{er} janvier 1881;
3. Le montant de chaque poursuite;
4. Le montant des frais dans chaque cause;
5. La date de chaque poursuite.

M. Laberge—*député de Châteauguay.*—J'ai l'honneur de proposer qu'il soit déposé sur le bureau de la Chambre copie de toutes lettres, correspondances, requêtes, certificats et documents échangés, entre le gouvernement et certaines personnes du comté de Montmagny relatifs à l'admission d'Arsène Collin, dans l'Asile de Beauport, et aussi toutes correspondances échangées, comme susdit, pour le paiement des frais d'entretien dans l'asile, du dit Arsène Collin.

M. Gagnon—*député de Kamouraska.*—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 législative copie de toute correspondance, de tous arrêtés du conseil et de toutes décisions ministérielles, au sujet du louage de l'édifice dans lequel se tiennent actuellement les termes de la cour supérieure et de la cour de circuit, pour le district de Kamouraska, depuis l'incendie du palais de justice du dit district de Kamouraska ; avec un état des sommes payées jusqu'ici pour le loyer du dit édifice.

Ces diverses propositions sont adoptées.

La séance est levée.

ASSEMBLEE LEGISLATIVE.

Séance du mercredi, le 12 avril 1882.

SOMMAIRE :—Dépôt, par M. le président de l'état des affaires de la compagnie de chemin macadamisé de Laprairie.—Deuxième délibération sur le projet de loi relatif à la vente de la partie ouest du chemin de fer provincial : MM. Irvine, Chapleau, Joly, Loranger, Marchand, Gagnon, Lynch, Picard, Riopel ; objection de l'honorable M. Irvine. Décision de M. le président.—Séance de comité : M. Chapleau.

PRÉSIDENCE DE L'HONORABLE L. O. TAILLON.

La séance est ouverte à trois heures et vingt minutes.

M. le **Président**.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre l'état des affaires de la compagnie de chemin macadamisé de Laprairie pour l'année 1881.

Les projets de lois d'intérêt local suivants sont déposés sur le bureau de la Chambre ; la 2^{me} délibération est renvoyée à demain :

Pour constituer " La compagnie de chemin de fer, de quais, et d'élevateurs de Richelieu et Longueuil. "

Pour modifier l'acte constituant la compagnie du chemin de fer du sud et du tunnel.

Pour constituer " The Sherbrooke Turf Club. "

Pour constituer " La grande loterie nationale de Québec.

Pour constituer " La compagnie d'exploitation et de transport des minerais de Québec.

La Chambre adopte le rapport du comité général sur les résolutions concernant la loi de chasse de 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, un projet de loi pour modifier et consolider les lois de la chasse en cette province ; La 2^e délibération sur ce projet de loi est renvoyée à demain.

Le projet de loi concernant le défrichement des terres et la protection des forêts contre les incendies est de nouveau examiné en comité général, modifié. Le rapport du comité est adopté et la troisième délibération est renvoyée à demain.

L'ordre du jour appelle la deuxième délibération sur le projet de loi

pour 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.

L'honorable M. **Irvine**—*député de Mégantic*.—Il y a une irrégularité grave qui s'est commise en rapport avec ce projet de loi. Il y a sous forme d'appendice deux contrats constatant la vente de deux chemins de fer vendus à la compagnie du Pacifique, par les compagnies de chemins de fer de St-Eustache et de St-Lin. La loi déclare que ces contrats sont par le présent ratifiés. Ils deviendront donc statutaires, et ne pourront être attaqués par qui que ce soit attendu qu'il est déclaré qu'ils sont légaux et valides à toute fin que de droit. Ceci est essentiellement de la législation privée, parce que l'on confirme des transactions entre des individus. De là j'en conclus qu'il faut que des avis soient donnés suivant les dispositions du règlement, afin que les intéressés puissent sauvegarder leurs intérêts. C'est une règle fondamentale de cette Chambre que je rappelle là, et en la prenant pour base de mon objection, je crois rendre celle-ci inattaquable.

Nous avons dans ce cas-ci des contrats privés introduits dans une législation publique, liant par conséquent, tous ceux qui sont intéressés, par un fait légal, sans que les précautions ordinaires aient été prises. Je formule un rappel au règlement sur cette question, que la Chambre considérera, j'espère avec calme.

L'honorable M. **Chapleau**—*député de Terrebonne, premier ministre et commissaire des chemins de fer*.—Je m'attendais, M. le président à cette objection. On dit qu'il y a quelque chose qui touche à la législation privée dans ce projet de loi. Oui M. le président, le gouvernement le sait, et il est prêt à justifier son action. En présentant sa loi, le gouvernement en fait un acte public. Il y a deux cas semblables déjà qui se sont produits. Celui que nous avons dans nos propres journaux de la Chambre, et qui s'est présenté en 1875, et celui que je vais développer immédiatement. On a fait à Ottawa absolument la même objection lorsqu'il s'est agi de confirmer la loi relative à la compagnie du Pacifique. Le gouvernement ne fait pas une législation à part dans ces cas, il englobe les cas incidents dans la législation. Je viens de rappeler ce qui a eu lieu à propos de la loi de la compagnie du Pacifique. Il y avait dans ce cas trois intéressés, la compagnie du Canada central, le syndicat, et le gouvernement fédéral. Le gouvernement, de même que le parlement n'ont pas hésité à confirmer les transactions. Nous avons suivi exactement le même système. L'annexe de notre loi se compose d'éléments identiques quant à leur nature, à

l'annexe qui se trouve à la suite de la loi concernant la compagnie du Pacifique. Dans la transaction qui nous occupe, le gouvernement a requis, en sus de la garantie que nous offre le crédit et les propriétés du syndicat, une autre garantie supplémentaire. Nous demandons une hypothèque spéciale sur certaines propriétés que la compagnie du Pacifique achète. Et le gouvernement confirme les actes d'achat, qui sont ces garanties.

Le gouvernement de plus, fait connaître aux Chambres qui sont intervenus, comme cela a été fait en 1875. La Chambre est appelée à ratifier le tout. On demande si les intérêts des tiers sont protégés. En 1875 on a même allégué qu'il y avait des causes pendantes devant les tribunaux. Cependant, la Chambre ne s'est pas arrêtée à ces objections. Ici, nous sommes au reste un tribunal, régulièrement et constitutionnellement organisé. Nos procédés reçoivent la plus grande et la plus large publicité; publicité infiniment plus grande que celle qui est donnée aux procédés des tribunaux ordinaires. Si les intérêts de tiers étaient lésés par ces transactions, ou par l'action de la Législature, il serait facile pour ces intérêts, de protester et d'adresser leurs protestations à cette Chambre. D'ailleurs cette objection ne tient pas quand le gouvernement agit dans l'intérêt public et fait ce que nous connaissons dans ce cas-ci. Il n'est pas obligé de passer par la filière, imposé à ceux qui demandent à cette Législature l'adoption de lois spéciales, pour leur profit personnel. En comité général je ferai connaître la preuve que les intérêts des tiers sont amplement protégés.

L'honorable M. **Joly**—*député de Lotbinière*.—Le rappel au règlement peut se résumer en deux mots. Dans l'article 2 il est demandé de ratifier l'hypothèque donnée au gouvernement. Mais il y a plus. Il est aussi dit que la vente de certains embranchements à la compagnie du Pacifique est ratifiée. Ainsi il est dit que :

Et attendu que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a acquis de la compagnie du chemin de fer des Laurentides et de la compagnie du chemin de fer de St-Eustache, leurs chemins de fer respectifs communément appelés : " embranchement de St-Eustache " et embranchement de St-Jean, respectivement, par et en vertu des deux actes suivants, savoir :

1. Un acte de vente du chemin de fer des Laurentides, dûment consenti par et au nom de la dite compagnie de chemin de fer, sous son sceau, à Montréal susdit, le treizième jour de mars 1882, dont copie est annexée au présent acte comme appendice B ;
2. Un acte de vente du chemin de fer de St-Eustache dûment consenti

par et au nom de la dite compagnie de chemin de fer sous son sceau, à Montréal susdit, le treizième jour de mars 1882, dont copie est annexée au présent acte comme appendice C ;

Et attendu que, par le dit contrat en premier lieu mentionné entre le gouvernement de la province de Québec et la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, cette dernière compagnie a hypothéqué les dits embranchements de St-Lin et de St-Eustache, comme garantie pour le paiement du prix d'achat stipulé dans le contrat ci-haut mentionné en premier lieu ; et attendu qu'il est à propos que ces ventes et cette hypothèque soient confirmées et ratifiées par le présent acte ; en conséquence, il est en sus décrété comme suit : et le reste.....

Le gouvernement n'est pas partie dans ces contrats, et par conséquent, nous ne devrions pas les déclarer valides et légaux. Je comprends qu'il y a ratification de l'hypothèque, mais je ne puis approuver que nos déclarations légaux des contrats privés et entre individus.

L'honorable M. **Loranger**—*député de Laval, procureur général.*—La question que nous discutons n'est pas nouvelle, M. le président. En 1875, la même objection fut soulevée, et je crois même qu'elle le fut par l'honorable député de Mégantic, lorsqu'il s'est agi de ratifier les contrats relativement à la construction du chemin de fer provincial. Il peut se faire que l'objection ne fut pas formulée dans les mêmes termes, mais je me rappelle très-bien que la prétention était la même, c'est-à-dire que l'on voulait que cette législation fut soumise aux mêmes formalités que les projets de lois d'intérêt local. En 1875, nous avons eu absolument la même discussion ; alors comme aujourd'hui, on s'est demandé si on pouvait intervenir. Je me rappelle très-bien les éléments généraux du débat qui eût lieu à cette occasion.

L'honorable M. **Joly**.—Où est la décision ?

M. le **Procureur général**.—L'objection n'a peut-être pas été soulevée dans les mêmes termes, mais si mon honorable ami veut bien prendre patience je lui rappellerai ce qui s'est passé. La décision au fond a été la même. Consultez le vote émis en 1875. Les compagnies intéressées cédaient leurs propriétés, leurs droits à la province et la Chambre a ratifié le tout sans exiger que la loi eut passé par toutes les formalités exigées pour la législation particulière. La conclusion de la Chambre a été qu'il était dans l'intérêt public de ratifier les arrangements conclus et que la politique du gouvernement ne pouvait être accomplie sans que ces arrangements fussent faits. Il était fait mention des arrangements dans la loi de 1875 et le parlement a ratifié le

1043. Le parlement est souverain et il peut transiger avec des individus sans suivre les formalités qui sont imposées pour les projets d'intérêt local, et cela pour la plus grande protection des intérêts publics qui sont en jeu. Je le demande, quels sont les intérêts que l'opposition cherche à protéger en ce moment? Quel mal y a-t-il dans ce que propose le cabinet? Dans un cas comme celui-ci, la Chambre doit d'abord considérer les intérêts publics qu'il est de son devoir de protéger avant tout.

Or ceci elle le décidera par son vote. Maintenant, je pose une simple question : Avons-nous des intérêts particuliers de lésés par cette législation? Quelle preuve avons-nous qu'il en est ainsi? Personne ne s'est plaint. L'honorable député de Mégantic a formulé une objection d'une manière abstraite, non pas au nom de personne qui aurait à se plaindre de l'action du gouvernement ou de l'action future, de l'action probable de la Législature? Non, M. le président, nous avons rien de tel devant nous. Tout ce que nous avons, c'est un rappel au règlement formulé d'une manière abstraite. Deux compagnies vendent et nous demandent la confirmation de cet abandon de leur part. Le gouverneur est toujours à temps pour exercer son droit. Je dis, M. le président, qu'il n'est pas nécessaire de donner des avis quand les intérêts publics exigent que telle ou telle chose soit faite. Ainsi, dans le cas qui nous occupe, pour assurer le succès d'une politique générale qui se lie intimement avec les intérêts généraux de la province, il faut que certaines transactions d'une nature privée soient ratifiées, la Chambre doit donner cette ratification si elle veut le triomphe d'une politique qui, dans son opinion, fera le bien de la province. Mais s'il en était autrement, le gouvernement serait arrêté tous les jours, si on admettait les réclamations de personnes qui ne sont pas intéressées, agissant au nom de personnes qui ne se plaignent pas, qui ne réclament pas elles-mêmes, car dans toute loi on est exposé à léser un intérêt particulier quelconque. A Ottawa le parlement a confirmé la loi relative à la compagnie du Pacifique et à la construction de la voie ferrée du même nom, cependant cette loi contenait la constitution d'une compagnie, et il n'y avait pas eu d'avis de donnés dans les journaux. Là aussi, il fallait, pour assurer la grande politique qui a reçu l'approbation des Chambres fédérales, il fallait, dis-je, intervenir dans des intérêts privés qui avaient consenti à cette intervention, comme c'est le cas pour la transaction que nous discutons. Bien que nous ne soyons pas ici pour discuter ou faire de la théorie cependant il sera bon, je crois, de remonter à la source de certaines choses que l'on veut embrouiller. Quelle est la raison

d'être des avis publics dans les journaux, c'est pour que les intéressés aient l'occasion de protéger, de sauvegarder leurs droits. Voilà l'objet de la disposition de notre règlement. Ici comme à Ottawa, la question a été mise devant le public depuis au-delà de deux mois. Elle a été discutée, commentée de toutes les manières. Est-ce que cela n'est pas suffisant pour avertir les gens, les intéressés de ce qui allait se faire. En face des précédents que nous avons, en face du précédent que cette Chambre a créé en 1875 et en face de celui que nous offre la législation fédérale de ces dernières années, en face surtout de l'esprit même de notre règlement, je dis que le rappel formulé par l'honorable député de Mégantic n'a pas sa raison d'être et qu'il doit être mis de côté. Quand on a un peu de patriotisme, M. le président, on ne tente pas d'enrayer la marche des affaires par des moyens de cette petitesse.

L'honorable M. **Marchand**—*député de St-Jean*.—M. le président, réglons un premier point : L'opposition est animé du même patriotisme que la droite ; seulement chacun entend le patriotisme à sa manière. L'honorable procureur-général s'est longuement appuyé sur ce qu'il appelle le précédent de 1875. Voyons ce qui a eu lieu en 1875. La Législature a ratifié des arrangements que le gouvernement de la province avait pris avec les compagnies qui s'étaient chargées de construire la voie ferrée de la rive nord et de colonisation du nord de Montréal. L'honorable procureur-général, pour les besoins de sa cause, assimile ce cas avec celui qui nous occupe. Il y a toute la différence du monde. Les compagnies s'étaient, en 1875, déclarées incapables de remplir leurs engagements. Les actionnaires et les directeurs des deux compagnies demandaient que le gouvernement se chargeât de l'exécution de ces travaux. Voilà une première différence. Il y en a une autre. Il est question en 1875, d'arrangements entre les compagnies et le gouvernement. Nous admettons ces cas lorsque l'intérêt public est en jeu, il n'est pas nécessaire de remplir les formalités prescrites par le règlement pour la législation particulière. Mais ici il s'agit de contrat entre deux compagnies particulières. Ce sont bien des contrats d'une nature privée puisque l'honorable premier-ministre a ajourné le dépôt de ces contrats en disant qu'ils étaient d'une nature privée.

M. le **Premier ministre**.—Pardon, j'ai dit que je les déposerais sur le bureau de la Chambre en même temps.

L'honorable M. **Marchand**—*député de St-Jean*.—C'est une explication après coup. On sait ce que cela vaut. L'honorable procureur-général a fait la même confession à propos du contrat de la compagnie

du Pacifique. Là encore il ne s'agissait pas de donner force de loi à des transactions privées entre deux compagnies. Le gouvernement veut créer un mauvais précédent et ce précédent consiste dans la ratification des contrats entre deux individus qui peut-être . . . car enfin nous n'en savons rien officiellement! . . . qui peut-être ne seraient pas valables, sans cette ratification imprudente que l'on nous demande. Je dis, M. le président, que c'est là un précédent des plus dangereux et pour rendre ma pensée plus saisissante, je donnerai un exemple, en faisant l'hypothèse suivante, qui est au fond ce que fait le gouvernement à l'heure qu'il est. Je suppose un contrat entre deux individus, dont le vendeur ne pourrait fournir des titres valables établissant sa propriété sur la terre vendue et que le gouvernement aurait besoin de cette terre, que ferait cette Chambre si le gouvernement voulait faire ratifier ce contrat et déclarer nul les droits de possesseurs, qui pourraient réclamer justement puisque le vendeur n'avait pas le droit de vendre comme il l'aurait fait. Je le demande, est-ce que cette Chambre ne repousserait pas une loi qui consacrerait une telle violation des droits des tiers. Eh bien, ce ne serait pourtant pas plus détestable que la loi que le gouvernement nous demande d'adopter en ce moment. Nous ne savons pas s'il n'y aura pas des intérêts privés de lésés par le fait que nous n'aurions pas rempli les formalités prescrites en pareil cas par le règlement. Je le répète, M. le président, il ne faut pas faire une confusion qui serait déplorable à tous les points de vue. L'objection a été régulièrement placée devant la Chambre et elle doit y être maintenue jusqu'à ce que vous en ayez décidé, M. le président. C'est une question dont la haute et grave importance n'échappe à personne.

L'honorable M. **Xoranger**—*député de Laval, procureur-général.*—
Et l'hypothèque du gouvernement ?

L'honorable M. **Marchand**.—Elle est sauve sans ajouter la ratification des contrats de vente entre ces compagnies particulières. Ceci n'a rien à voir dans la garantie que le gouvernement exige.

M. **Gagnon**—*député de Kamouraska.*—En 1875, cette question ne fut pas discutée du tout. L'honorable député de Mégantic s'est objecté au caractère fédéral que l'on avait donné à la législation autorisant la construction du chemin de fer provincial. Il disait que cela était de la compétence du parlement fédéral.

En 1875, la Législature n'avait qu'à ratifier la cession faite par les compagnies au gouvernement. La Législature n'avait pas le droit d'autoriser le gouvernement d'établir cette voie ferrée et qui sait ce qui

arrivera au sujet de notre hypothèque pour le paiement du prix de vente par la compagnie du Pacifique ! Peut-être refusera-t-elle de payer, s'appuyant sur l'inconstitutionnalité de la loi de 1875. On demande de valider des contrats entre des compagnies privées, et aussi de faire perdre les créances des tiers. Ces deux contrats ont été passés ici le 13 mars, déposés chez M. le notaire Dumouchel le 23 mars et déposés le 5 avril, et on dit qu'il y a un mois que ces contrats sont devant le public. Ces contrats comportent que les créanciers actuels sont frustrés de leurs droits au bénéfice des porteurs de débetures. L'honorable procureur-général a dit que la Chambre devait passer par-dessus les considérations de la législation privée, qui est englobée dans la loi parce que c'était dans les intérêts publics que telle chose devait être faite ainsi. Voyons si réellement la ratification dangereuse que l'on demande peut mettre en danger la politique générale du gouvernement. Je prétends que si l'achat par la compagnie du Pacifique des embranchements de St-Eustache et de St-Lin n'est pas ratifié, ceci n'empêche pas la vente. La clause 13 du contrat du gouvernement avec la compagnie du Pacifique le dit en termes formels.

“ Mais il est convenu par les présentes que si les titres de la dite compagnie à la dite branche de St-Eustache et de la branche de St-Lin, comme propriétaire de ces chemins ne sont pas confirmés et validés par la Législature de la province de Québec à la session qui doit avoir lieu bientôt, l'hypothèque précédente sur les dites branches et les dépendances sera *ipso facto* cancellée et annulée ; et la compagnie donnera d'autres garanties pour le paiement de la dite somme de \$600,000 d'après un arrangement à l'amiable. ”

C'est-à-dire que quand bien même nous ne validerions pas ces contrats par une loi, ceci ne fait rien à la vente à la compagnie du Pacifique puisque le cas est prévu, et celle-ci s'est obligée de donner “ d'autres garanties pour le paiement de la dite somme. Etant décidé de vendre à cette compagnie, on nous demande de choisir entre les garanties offertes par le Pacifique sur ces embranchements de St-Eustache et de St-Lin, ou bien, les autres garanties qu'elle devra nous donner à la place de celle-là ; nous pouvons bien choisir, nous pouvons bien dire : donnez-nous d'autres garanties parce que celle que vous nous offrez, nous ne pouvons les accepter sans violer des droits acquis et sans dépouiller Jacques pour le bénéfice de Pierre, et cela pour le profit de certaines personnes.

Vous dépouillez les créanciers actuels par une vente faite sans responsabilité vis-à-vis aucun de ces créanciers et ceux-ci n'auront plus à l'ave

sur qu'un recours illusoire contre une ou des compagnies fictives qui vendent leur seule propriété. Le précédent cité par l'honorable procureur général, précédent qui aurait eu lieu en 1875, ne s'applique pas au cas qui nous occupe ; il n'y a jamais eu de décision de rendue si toutefois la question a été incidemment discutée dans le cours du débat général. L'honorable procureur général s'est donc trompé en nous citant ce prétendu précédent qui n'en est pas un du tout. Nous avons d'autres garanties ; il n'est pas nécessaire d'intervenir dans des droits privés. Nous avons dit que nous discuterions avec calme, sans esprit de parti, voir même avec prudence et sagesse les conséquences des propositions ministérielles et nous le prouverons. Nous continuerons à en agir ainsi, convaincu que nous avons le droit avec nous.

L'honorable M. **Lynch**—*député de Brome, solliciteur général.*— L'objection de l'honorable député de Mégantic peut se réduire à deux mots. La Chambre ne doit pas ratifier les contrats d'achat des embranchements de St-Eustache et de St-Lin parce que ce sont des transactions faites entre des compagnies privées et qu'il n'y a pas eu les avis requis dans un cas de législation privée.

Il est de fait que ces transactions sont intimement liées à la politique, à la transaction même soumise à la Législature par le gouvernement. Voilà la raison publique qui fait que le gouvernement demande la ratification qui a donné lieu à l'objection formulée par l'honorable député de Mégantic. On a parlé du cas de la législation fédérale concernant la compagnie du Pacifique. Voici la loi. L'article premier de la loi dit : " Le dit contrat, dont copie avec son annexe est attachée au présent, est par le présent approuvé et ratifié ; et le gouvernement est par le présent autorisé à en remplir et exécuter les conditions suivant leurs termes et teneur." Que l'on lise la clause 24 de l'annexe *a* et on verra toute l'importance de cette ratification. Cette loi va beaucoup plus loin que la nôtre, car le parlement fédéral ratifie d'avance par l'article premier tous les arrangements que prendra la compagnie du Pacifique. En face d'un précédent comme celui, où il y avait bien en jeu des intérêts privés et où cependant il n'y a pas eu d'avis, je crois que cette Chambre ne doit pas hésiter à ratifier toutes les transactions faites.

M. **Picard**—*député de Richmond et Wolfe.*—M. le président, les observations de l'honorable solliciteur général ne sont pas remarquables par leur justesse. La loi qu'il a lue concerne l'avenir et non le passé il n'est pas dit que les débentures constitueraient une créance privilégiée. Ici il est . . .

M. le **Premier ministre**.—Si l'honorable député veut bien me le permettre . . .

L'honorable M. **Joly**.—Mais, M. le président, l'honorable premier ministre devrait au moins laisser les députés qui désirent exprimer leur manière de voir . . .

M. le **Premier ministre**.—Oh! je désirais simplement donner quelques mots d'explications, qui auraient peut-être évité de plus longues observations à l'honorable député de Richmond et Wolfe. (Bruit à gauche.)

M. le **Président**.—Je crois qu'il serait bien plus sage pour M. le premier ministre d'attendre qu'il puisse convenablement donner ses explications.

M. **Picard**.—Il me paraît bien étrange qu'il faille ratifier ces contrats, hormis que le gouvernement sache qu'il y a des créances contre ces compagnies qui pourraient nuire à son hypothèque, je ne vois nullement la nécessité de nous faire ratifier ces transactions essentiellement privées dans leur caractère et leur nature. Cela paraît d'autant plus extraordinaire que la compagnie du Pacifique peut donner une autre garantie que cette hypothèque. Il est difficile de donner une ratification qui a tout l'air d'un acte fait au détriment des créanciers qui vont se trouver dépouillée de fait de leurs droits par cette vente. Il n'est pas obligatoire pour la Chambre d'intervenir de la sorte, et cela a laissé croire que le contrat entre la compagnie du Pacifique et ces compagnies de St-Eustache et de St-Lin, que ce contrat, dis-je, peut-être attaqué par des intéressés lésés dans leurs droits, si la Législature n'intervenait pas. Que l'on protège les porteurs de débetures portant hypothèque sur les chemins de fer en question, mais ne fermons pas la porte à toutes les autres créances que nous ne connaissons pas et qui peuvent s'élever à une somme considérable.

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

L'ordre du jour appelle la délibération sur les projets de lois d'intérêt local.

M. **Riopel**.—*député de Bonaventure*.—Je propose que le rapport du comité sur le projet pour constituer la compagnie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs soit adopté.

L'honorable M. **Yrvine**.—*député de Mégantic*.—Je propose, sous forme d'amendement, que le projet soit soumis de nouveau au comité avec instruction de biffer l'article 11. M. le président, cette compa

que demande à être constituée comme une compagnie de chemin de fer, et par l'article 11 de ce projet elle veut obtenir le pouvoir d'exploiter des mines et des cantons forestiers.

Je suis convaincu, que les promoteurs de ce projet n'ont pas la moindre intention de construire un chemin de fer, et que leur but principal est de se former en compagnie constituée pour exploiter des cantons forestiers.

M. Riopel—*député de Bonaventure*.—Je suis surpris de la conduite de l'honorable député de Mégantic, qui s'oppose à l'adoption du rapport du comité général de cette Chambre ; ses objections ne me paraissent nullement fondées. Les promoteurs de ce projet de loi ne demandent pas une législation inusitée, ni des pouvoirs extraordinaires.

L'an dernier, cette Législature a donné à la compagnie du chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix, des pouvoirs absolument identiques.

Je suis étonné surtout d'entendre ce Monsieur affirmer que la compagnie n'a pas l'intention de construire le chemin de fer de la Baie des Chaleurs. Assurément il ne peut pas être mieux renseigné sur ce sujet que les promoteurs eux-mêmes.

Son assertion est tout à fait gratuite, et ne peut être faite que dans le but de nuire à cette importante entreprise.

M. le président, le projet de construire ce chemin est réalisable, les promoteurs sont sérieux dans leur demande pour constituer la compagnie, et ils ont le ferme espoir que l'entreprise sera menée à bonne fin.

Ils demandent l'autorisation pour exploiter des mines et des cantons forestiers en même temps, parce que ces importantes sources d'industrie fourniront un trafic considérable à la ligne. De son point de départ à Métapédia sur l'Intercolonial, cette ligne traverse une contrée presque entièrement défrichée sur le littoral de la Baie des Chaleurs, pour atteindre à cent milles de distance le port de mer de Paspébiac.

L'agriculture y fait des progrès rapides depuis quelques années, et les immenses pêcheries du golfe fournissent, avec les autres sources du commerce, une alimentation suffisante pour justifier la construction de cette voie ferrée.

De plus le port de Paspébiac est en communication directe avec l'Europe, le Brésil, les Indes Occidentales, à toutes les saisons de l'année. Et par sa position ce port est destiné à devenir le point de ralliement entre la navigation de l'Atlantique et les voies de communications avec l'ouest, car cette ligne en reliant Paspébiac avec l'Intercolonial fournira la ligne la plus courte pour l'Europe.

Il y a donc des motifs sérieux pour engager la compagnie à construire cette ligne.

Au reste ce projet a déjà fait un pas vers sa réalisation. Une compagnie a été constituée il y a quelques années ; les explorations préliminaires ont été faites, et la ligne est localisée sur tout son parcours. Malheureusement l'ancienne compagnie eut à lutter contre des obstacles insurmontables, dans un temps de crise générale, alors que les entreprises les plus favorisées n'ont pu réussir qu'avec l'aide de souscriptions considérables, et des octrois du gouvernement. Il a fallu même en certains cas replier ces subsides pour sauver les compagnies de la ruine.

Aujourd'hui les circonstances sont plus favorables à cette entreprise.

La Gaspésie s'est développée considérablement pendant les dix dernières années. Sa population s'élève à près de 50,000 âmes et le territoire que cette ligne ouvrira à la colonisation contient sept millions d'acres de terre.

Cette région, jusqu'à présent isolée, possède de vastes ressources qui ne demandent qu'à être développées pour en faire l'un des districts les plus importants de la province, ses magnifiques pouvoirs d'eau et sa richesse forestière sont déjà bien connus.

Il est donc important d'encourager une entreprise privée qui contribuera largement au progrès matériel du pays.

Je me suis permis de faire quelques remarques, M. le président, afin de démontrer que cette entreprise mérite d'être encouragée, et par la ferme confiance que cette honorable Chambre donnera son appui le plus sympathique aux promoteurs de ce projet de loi.

L'honorable M. **Chapleau**—*député de Terrebonne, premier ministre, commissaire des chemins de fer.*—L'honorable député de Mégantic n'a pas le droit de faire des insinuations malveillantes contre les intentions des promoteurs du projet de loi maintenant devant cette Chambre.

Leur but est de développer les ressources d'une partie importante de la province, et le premier devoir de cette Chambre est de veiller aux intérêts de la province.

Si la compagnie désire se livrer à l'exploitation des mines et au commerce de bois, elle achètera des terres de la couronne. Les pouvoirs qu'elles demande ne sont pas étrangers à notre législation, au contraire la plupart de nos compagnies de chemin de fer ont obtenu des octrois en terres. Or dans quel but ces terres leur ont-elles été octroyées, si ce n'est pour qu'elles puissent les exploiter et en faire leur profit ?

Si ce projet est rejeté ou amendé, on privera la province d'une entre-

prise importante. Le projet a été rapporté par le comité d'intérêt local et ce serait enfreindre les règles de la Chambre que de le lui soumettre de nouveau.

L'honorable M. **Klynn**—*député de Gaspé, commissaire des terres de la couronne.*—Si le député de Mégantic voulait descendre à la Baie-des-Chaleurs, je suis certain que l'atmosphère salubre et les paysages enchanteurs qu'il y rencontrerait ne manqueraient pas de lui inspirer des dispositions plus favorables à l'entreprise dont il est question.

Il est nécessaire d'établir une voie ferrée dans la Gaspésie pour ouvrir à la colonisation les terres de la couronne.

Le revenu de la province y gagnera beaucoup, et le projet doit être encouragé par cette honorable Chambre. Au reste je considère que la proposition de l'honorable député de Mégantic est contraire aux règlements de la Chambre, vu qu'il n'en a pas donné avis.

La suite de la discussion est renvoyée à demain.

Suite de la discussion du rappel au règlement formulé par l'honorable M. Irvine :

L'honorable M. **Irvine**—*député de Mégantic.*—M. le président, avant que vous donniez votre décision sur mon rappel au règlement, je veux dire un mot ou deux sur mon objection. L'honorable premier ministre a laissé entendre que mes motifs ne sont pas ceux qui ressortent de l'exposé que j'ai fait lorsque j'ai formulé le rappel au règlement que nous discutons depuis cette après-midi.

M. le **Premier ministre.**—Je ne me rappelle pas avoir rien dit de la sorte.

L'honorable M. **Irvine.**—Je croyais pourtant avoir entendu quelques paroles qui m'ont paru avoir cette signification. Il peut se faire que l'honorable premier ministre ne se soit pas permis, pour cette fois-ci, de me prêter des motifs que je n'ai pas... Une fois n'est pas coutume. Quoiqu'il en soit, il est bien connu que l'honorable chef du cabinet est toujours disposé à attaquer personnellement ses adversaires quand il n'a rien de sérieux à dire. Je ne m'arrêterai pas à discuter les motifs de premier ministre, ce serait peu agréable et pour la Chambre et pour moi.

On nous a parlé de précédents. En premier lieu je dois dire que les précédents ne sont pas toujours bons à suivre, surtout ceux que cette Chambre donne lorsque mes honorables amis de la droite sont au pouvoir. Session après session, j'ai fait observer que l'on était toujours de plus en plus enclin à empiéter sur les droits acquis, jusqu'à se

qu'enfin nous ayons vu la loi des mines, qui consacre la violation la plus manifeste des droits des particuliers.

M. le **Procureur général**.—Et vous n'avez pas réussi à la faire désavouer cette loi ?

L'honorable M. **Irvine**.—Oh ! . . . l'influence politique m'en a empêché ; il est malheureux qu'il en ait été ainsi. Je n'accuse personne je constate ce que je crois être un fait. On a parlé de la loi de 1875. On a voulu faire croire que j'avais soulevé une objection identique, quant au fond, à celle que j'ai formulée sur cette proposition de loi. Personne mieux que moi peut se rappeler ce que j'ai fait en 1875. Or je n'ai jamais parlé de ce sujet. J'ai consulté les comptes-rendus des journaux du temps pour confirmer mes souvenirs et je n'ai rien trouvé qui fasse voir qu'il en ait été même question. Voici ce qui est arrivé ; J'ai prétendu que la loi autorisant le gouvernement à construire le chemin de fer provincial était inconstitutionnelle. L'honorable M. Church, alors membre du cabinet, défendit le gouvernement, et la majorité, il va de soi, décida contre moi. Un journal anglais, organe du ministère, me prit à partie et me lança force injures, et quatre ans plus tard, ce même journal, oubliant le passé, exprima une opinion identique à la mienne. Cet incident me prouve que je n'avais pas tout-à-fait tort. Il peut se faire que l'avenir me réserve la même satisfaction au sujet de cette objection, et que les plus ardents à me condamner aujourd'hui soient les premiers à prôner les idées qu'ils combattent en ce moment.

On dit que la chose est connue. Comment ! M. le président, mais ce n'est que durant ce débat que les contrats ont été faits. On n'en a donc pas eu connaissance. On a même refusé à la Chambre de voir ces contrats parce qu'ils constataient des transactions entre des particuliers, que c'était des affaires privées. Ce n'est que depuis 7 ou 8 jours que ces contrats sont connus et l'on nous demande de les rendre obligatoires quand même. L'honorable premier ministre, et après lui l'honorable procureur général, ont prétendu que du moment que des intérêts privés étaient intimement liés aux intérêts publics, ces derniers absorbaient le tout. Est-ce bien le cas dans ce qui nous préoccupe ? Est-ce que l'intérêt public sera sacrifié si la Chambre repousse la proposition qui lui est faite ? On vend à une compagnie très-riche, la plus riche de toute l'Amérique britannique du nord, et l'on veut nous faire croire qu'il faut absolument pour la garantie du prix de vente, qu'il y ait une hypothèque sur ces chemins de fer, qui ne paieraient pas leur exploitation ? C'est vouloir nous faire croire une chose invraisemblable. Il reste donc acquis que le gouvernement n'a pas donné de

Bonne raison pour engager la Chambre à ratifier ces contrats, ratification qui serait un empiètement sur les droits privés. Puisque l'on voulait faire approuver par la Législature ces transactions privées, on aurait dû publier les avis requis en pareil cas.

M. le **Président**—Ce projet de loi a été présenté non sur requête, mais sur des résolutions qui ont été adoptées par cette Chambre, et sur message de Son Honneur le lieutenant gouverneur.

Il me semble que les règles de la Chambre concernant les projets de loi d'intérêt local ne doivent pas s'appliquer au cas qui nous occupe. Le gouvernement n'est pas ici comme l'individu ou la compagnie qui demande de la législation privée. Il soumet un projet de loi d'un intérêt général ; et quoique, pour servir l'intérêt public, il croie devoir toucher aux intérêts privés, on ne doit pas moins lui permettre de procéder comme dans le cas d'un projet de loi public.

Je permets la deuxième lecture du projet pour que la Chambre ait l'occasion de juger s'il y a, entre la partie qui ne concerne que les intérêts publics, et celle qui affecte aussi les intérêts privés, une liaison assez étroite, une connexion suffisante pour justifier l'action du gouvernement ; et dans le cas où la Chambre serait d'opinion que oui, c'est à elle qu'il appartiendra d'établir l'harmonie entre ces intérêts contraires.

Le projet de loi est adopté en seconde délibération et renvoyé au comité général.

La Chambre siège en séance de comité.

L'honorable M. **Chapleau**—*député de Terrebonne, premier ministre et commissaire des chemins de fer.*—M. le président, je ne crois pas que ce soit trop demander que de prier les honorables membres du comité de prêter la même attention aux observations que je me propose de faire, que si la Chambre siégeait en séance ordinaire.

J'ai discuté les grandes lignes du contrat, il n'est pas nécessaire de revenir là-dessus. Dans la manière de procéder au sujet à cette transaction, nous avons suivi exactement la pratique observée à Ottawa dans une certaine circonstance importante. Il n'y a pas de honte à suivre la voie que nous indique par leur exemple nos amis du parlement fédéral, comme eux de suivre les brisées du parlement impérial. J'attire l'attention du comité sur le livre des lois de 1880-81, qui contient une loi de six articles, et qui décidait de l'avenir du pays. Cette loi a décidé de l'avenir d'une grande nation. A cette occasion, on a soulevé bien des objections, et cependant la majorité, s'inspirant de grands motifs d'intérêt public, qui avait inspiré le gouvernement, a repoussé les objections que l'on soulevait, les nombreux amendements qui furent proposés. On veut

créer de l'hésitation dans l'esprit des membres de cette Chambre en parlant des intérêts privés qui se lient intimement aux intérêts publics en jeu. Quand la création de la compagnie du Grand Tronc fut autorisée, ceci fut fait par un acte public et pourquoi? . . . parce que l'intérêt général l'exigeait. La Chambre décidera de l'intimité qui existe entre les intérêts publics et privés. C'est un principe de droit parlementaire bien reconnu en Angleterre que, lorsque le gouvernement prend sur lui de régler une question dans laquelle il y a des intérêts privés, le gouvernement alors se charge de la protection de ces intérêts. Dans ce cas il y a toujours un recours plus considérable que dans tous autres. Mais dans ce cas-ci il n'y aura pas de grief à faire valoir et le gouvernement le démontrera en temps et lieu.

Le premier article de la loi, est mot à mot, la reproduction de la loi adoptée à Ottawa au sujet de la construction du chemin de fer du Pacifique. Je ne parlerai pas du fonds même de cet article. J'ai déjà dit tout ce que je devais dire sur l'utilité de cette transaction. L'article deux contient ce que renfermait les résolutions. J'aurai à proposer certaines modifications, mais de forme, de rédaction seulement. Il y a aussi une disposition exemptant de l'enregistrement dans chaque division ou se trouve les chemins et avec cette disposition l'effet légal sera le même que s'il y avait enregistrement. Comme cela ressort de la loi le gouvernement garde son privilège de bailleur de fonds. Vient ensuite, sous forme d'appendice, le contrat de vente. A ce propos, je répéterai que je veux que la politique du gouvernement soit franchement mise devant la Chambre. Ce contrat est très-précis et très-concis. Il est clair et chacun peut l'étudier avec certitude d'en bien saisir les différentes dispositions.

Je ne suis pas surpris de voir de l'opposition se manifester sur les détails, et je donne sur le champ la principale raison qui justifie le gouvernement d'avoir agi comme il l'a fait. Lorsque nous avons décidé de vendre, nous avons aussi pensé aux populations qui sont desservies par les embranchements se reliant au tronc principal. Ces populations méritaient que nous leur manifestations d'une manière pratique, beaucoup de sollicitude, et c'est ce que nous avons fait. Au reste, cette nécessité de pourvoir aux besoins de ces populations, de leur assurer un service régulier et satisfaisant à l'avenir, cette nécessité, dis-je, a été si bien comprise que tous les syndicats ont proposé l'achat de ces embranchements, et la correspondance en fait foi. On craint qu'il y ait des intérêts privés de lésés. Je dirai entre autres choses que les propriétaires de terrains pris pour les fins de ces voies ferrées, ont tous été grassement payés. Les chemins de St-Lin et de St-Eustache ont coûté \$300,000. La compagnie

du Pacifique ayant acquis ces chemins, le gouvernement a demandé qu'ils fussent hypothéqués pour garantir davantage le paiement du prix de vente.

J'espère que ces voies ferrées pousseront des rameaux plus loin, afin de desservir les populations qui demeurent dans d'autres régions. Le gouvernement a vu les contrats entre ces compagnies et celle du Pacifique. On verra aussi que ces compagnies se sont conformées aux exigences de leur charte. L'honorable député de Kamouraska a trouvé énorme que la ratification n'a été donnée que récemment. Mais à l'assemblée des actionnaires, il n'y a pas eu de protestations. La vente a été ratifiée régulièrement. M. de Bellefeuille, du syndicat Allan Rivard, n'aurait pas commis un faux. On pourra voir les originaux, si on le veut, le gouvernement les a.

J'en viens maintenant à une petite objection avec laquelle on fera beaucoup de bruit. On dit : pourquoi déclarer que la compagnie du Pacifique prend ces embranchements sans responsabilité de toutes créances. Mais si la compagnie a toutes les débetures et les livre au gouvernement, et si, après cela, elle veut être considérée comme libérée de toutes autres créances, c'est bien juste. Le plus clair des dettes ce sont les débetures, de même que le chemin, est la plus claire propriété. Mais il n'y a pas d'autres créances hypothécaires pour le droit de passage, tous ces créanciers sont désintéressés. La compagnie du Pacifique demande en justice d'être libérée après le paiement de \$300,000 de débetures pour un chemin valant \$150,000.

Mais cette transaction, M. le président, n'est pas faite pour voler qui que ce soit. On ajoute que le gouvernement peut avoir une autre hypothèque. Sans doute, mais le gouvernement aime mieux cette garantie parce que par là la compagnie du Pacifique sera obligée davantage de soigner le service et l'administration de ces embranchements. Il ne me reste plus que deux observations à faire. On accuse l'administration du chemin de fer d'avoir accumuler une grande valeur d'approvisionnement dans les magasins de la voie, convertissant de la sorte une forte proportion des profits du chemin. Cette accusation est ridicule et fautive. Jamais l'approvisionnement a été plus considérable que ne l'exigeaient les besoins de l'exploitation. On doit comprendre qu'une exploitation de cette étendue exige une certaine quantité d'articles en magasins, delà immobilisation d'un certain capital, pris à même l'exploitation, mais cela est inévitable, et se fait dans toutes les grandes compagnies. Ce qu'il faut éviter c'est que la valeur totale des articles en magasin s'élève trop. Or bien loin de tomber dans cette extrême regret-

table, l'administration a diminué au contraire les approvisionnements ordinaires dans une grande proportion. Les achats ont été restreints aux besoins les plus pressants.

M. le président on n'a qu'un but en lançant ces accusations, qui sont fausses du tout au tout, c'est celui de flatter les mauvais côtés de la nature humaine.

On sait qu'une certaine partie du public aime à entendre dire du mal de ceux qui gouvernent, sans se préoccuper si ce mal dont on parle est réel oui ou non ; pourvu qu'on le dise, cela suffit. Ces braves gens l'écoutent avec plaisir. Les accusateurs du gouvernement comptent sur le concours de ces personnes pour remporter un succès temporaire. Ils se trompent, car la partie du public qui réfléchit avant de se former une opinion, et elle est la plus nombreuse, est contre eux.

La troisième clause du contrat traite des travaux que la compagnie du Pacifique devra exécuter. L'ingénieur a déclaré qu'il fallait \$1,040,000 pour terminer les travaux à faire sur toute la voie, pour terminer complètement le chemin de fer. J'ai dit à tous les soumissionnaires que le gouvernement ne s'obligerait pas à dépenser plus que \$400,000.

Quant à l'exécution de ces travaux l'intérêt même de la compagnie exigera qu'ils soient terminés le plus tôt possible.

La suite de la délibération, en comité général, est renvoyée à demain. La séance est levée.

ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE.

Séance du jeudi, le 13 avril 1882.

SOMMAIRE :—Dépôt par l'honorable M. Flynn, de deux projets de lois : Le premier ayant pour objet de définir la position et l'étendue de certains rangs du canton de Tring. Le second, concernant les arpenteurs et les arpentages.— Dépôt, par M. LeCavallier, d'un projet de loi concernant les renouvellements de l'enregistrement, après la mise en vigueur des cadastres.— Suite de la discussion de l'amendement de l'honorable M. Irvine au projet de loi pour constituer la compagnie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs. MM. Riopel et Irvine.

PRÉSIDENCE DE L'HONORABLE L. O. TAILLON.

La séance est ouverte à trois heures et dix minutes.

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, ayant pour objet de définir la position et l'étendue de certains rangs du canton de Tring.

Le second, concernant les arpenteurs de la province de Québec et les arpentages.

M. LeCavallier — *député de Jacques-Cartier.* — J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre un projet de loi concernant les renouvellements d'enregistrement après la mise en vigueur des cadastres.

La seconde délibération sur ces projets est renvoyée à demain.

L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de l'amendement de M. Irvine, au projet de loi pour constituer la compagnie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs.

M. Riopel—*député de Bonaventure.*—En reprenant la discussion sur l'amendement de l'honorable député de Mégantic, j'affirmerai de nouveau que la 11^e clause du projet pour constituer la compagnie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs, contient des pouvoirs qui ont été accordés à plusieurs autres compagnies ; et je ne vois pas pourquoi on les refuserait à celle-ci. Dans un district éloigné comme le nôtre, il y a de grandes difficultés à vaincre pour réussir dans une entreprise de cette importance.

Les promoteurs ont jugé qu'il serait avantageux d'inclure les pouvoirs mentionnés dans la 11^e clause, afin d'aider à leur projet.

Depuis le débat d'hier soir, j'ai fait de nouvelles recherches, et j'ai

constaté que la Législature a conféré de semblables pouvoirs à plusieurs compagnies, et je citerai entr'autres :

1. En 1857.—La compagnie du chemin de fer de la rive nord et de la navigation et des terres du St-Maurice.

2. En 1869.—La compagnie du chemin à lisses du nord de Montréal.

3. En 1871. La compagnie du chemin de fer International de St-François et Mégantic.

4. En 1872.—La compagnie du chemin de fer Laurentides.

5. En 1881.—La compagnie du chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix.

L'honorable député de Mégantic doit connaître ces faits, et il n'avait par le droit d'invoquer l'exhorbitance des pouvoirs demandés par la 11e clause pour justifier ses attaques contre les auteurs du projet.

Mais comme ces insinuations pourraient nuire à l'entreprise principale, et dans le but de prouver que les auteurs sont sérieux dans leur projet de construire le chemin, je consens à ce que l'article 11 soit retranché.

L'honorable M. **Irvine**—*député de Mégantic*.—M. le président, je persiste dans mon objection à l'article 11 du projet, parce que la compagnie a donné avis qu'elle désirait seulement être constituée comme une compagnie de chemin de fer ordinaire. Quant aux précédents cités par le député de Bonaventure, il n'y a que celui du chemin de fer de Charlevoix qui s'applique, et j'ignorais cela dans le temps ; car je me serais opposé au projet.

Quant aux auteurs de ce projet, l'on m'avait informé que ce n'était pas leur intention de construire le chemin de fer ; et s'ils sont sérieux dans leur demande, ils pourront l'exécuter sans l'article 11 qui devrait être retranché.

L'article 11 est retranché. Le projet est ensuite définitivement adopté dans les formes réglementaires.

Les projets de lois suivants sont adoptés en seconde délibération et renvoyés au comité des intérêts locaux.

Pour autoriser la compagnie d'assurance appelée : " The Liverpool London and Globe Insurance Company " à faire des contrats, à poursuivre et à être poursuivie, dans la province de Québec, en son propre nom et pour d'autres fins.

Pour constituer le crédit mobilier canadien.

Pour constituer la compagnie du chemin de fer, de quais et d'élevateurs du Richelieu et Longueuil.

Pour constituer " The Sherbrooke Turf Club. "

Pour constituer la grande loterie nationale de Québec.

La séance est levée.

ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE.

Séance du vendredi, 14 avril 1882.

SOMMAIRE :—Dépôt, par M. Paradis, d'un projet de loi concernant les sociétés de fabrication de beurre et de fromage en cette province.—Dépôt, par l'honorable M. Pâquet, de la réponse à une résolution de la Chambre relative à l'enquête faite dans l'affaire de Thiburce Dessaint.—Aussi, réponse à une résolution demandant un état relatif au revenu provenant de l'octroi des licences pour fins minières et des dépenses encourues.—Délibération sur le rapport du comité sur le projet de loi relatif à la vente de la partie ouest du chemin de fer provincial.—MM. Irvine, Chapleau, Champagne et Joly.—Propositions de MM. Irvine, Joly, Richard. Rappel au règlement.—Décision de M. le président.—Proposition d'urgence de M. Würtele.

PRÉSIDENTE DE L'HONORABLE L. O. TAILLON.

La séance est ouverte à trois heures.

M. Paradis—*député de Napierville*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de l'Assemblée législative un projet de loi concernant la société de fabrication de beurre et de fromage en cette province.

La deuxième délibération sur ce projet est renvoyée à lundi.

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 une ordre de la Chambre, en date du 21 mars 1882, demandant un état détaillé de la somme de \$92.50 entrée à la page 77 des comptes publics pour 1880-81, comme ayant été payée à J. A. Defoy, écr., pour services et déboursés pour l'enquête à Kamouraska *in re* Thiburce Dessaint.

1. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 27 mars 1882, demandant un état indiquant : 1. Le montant perçu par la couronne, pour les licences pour des fins minières, dans la division aurifère de la Chaudière, pendant les années 1878, 1879 1880, 1881.

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.

Le projet de loi pour modifier la loi concernant le défrichement des terres et la protection des forêts contre les incendies, est définitivement adopté dans les formes réglementaires.

L'ordre du jour appelle la délibération sur le rapport du comité sur le projet de loi ayant pour objet de décréter et confirmer la vente de

cette partie du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, connue sous le nom de division ouest et s'étendant depuis Montréal jusqu'à St. Jérôme, Aylmer et la cité d'Ottawa.

L'honorable M. **Irvine**—*député de Mégantic*.—M. le président, j'ai l'honneur de proposer que ce rapport ne soit pas adopté, mais que le projet soit renvoyé de nouveau au comité général pour le modifier en retranchant l'article 3, qui se lit comme suit : " Les dites ventes du chemin de fer des Laurentides et de l'embranchement de St. Eustache sont par le présent acte, approuvées et confirmées, et l'hypothèque créée sur ces chemins de fer respectivement par le dit contrat de vente en premier lieu mentionné est aussi ratifiée et confirmée par le présent acte et déclaré être une première charge sur chacun des dits chemins de fer et leurs dépendances respectivement : le tout aux termes et conditions mentionnées dans ces différents contrats."

Je n'ai pas l'intention d'entrer à nouveau dans des développements considérables au sujet de ces embranchements, je dirai simplement que le gouvernement n'avait pas le droit d'inclure dans la loi la vente de ces deux voies ferrées, parce que cette transaction appartient de droit au domaine de la législation particulière, non de celui de la législation générale, comme le gouvernement nous propose de le déclarer en nous demandant l'adoption de cet article.

L'honorable M. **Chapleau**—*député de Terrebonne, premier ministre et commissaire des chemins de fer*.—M. le président, l'honorable député de Mégantic, vient de nous donner à nouveau la mesure de sa mesquinerie de vue, la pêtitesse de son esprit ; il vient de nous prouver qu'il ne peut rompre avec ses vieilles habitudes, qui sont devenues pour lui une seconde nature. Incapable de juger les hommes et les choses comme on doit le faire, il mesure tout à son aune et ne voit partout que points à contester, sans pouvoir s'élever même pour un instant au-dessus de mesquines considérations de parti. L'honorable député n'a en vue qu'une chose, mettre en magasin, en réserve, des approvisionnement pour alimenter ses futurs discours électoraux. Les intérêts d'une notable partie d'un important district sont-ils en jeu ? que lui importe cette bagatelle comme entrave à ses machinations, que le succès couronne rarement.

Il n'a qu'une ambition, celle de noircir ses adversaires, afin de paraître plus blanc, prenant pour base de sa conduite que dans le royaume des aveugles, les borgnes sont rois. A ce jeu-là on ne fait guère de bien à son pays, et une triste expérience de quelques années lui a déjà prouvé qu'il en était ainsi. Le député de Mégantic trouve que

nous n'aurions pas dû inclure dans la loi les contrats d'achat des embranchements des Laurentides et de Saint-Eustache. Avant de mettre cette pensée sous une forme pratique a-t-il réfléchi que des faits semblables ont déjà été approuvés par cette Législature? A-t-il, aussi bien, étudié les garanties avec lesquelles nous avons environné cette consécration législative de transactions privées, mais dont les conséquences sont de nature à avoir une certaine portée, une certaine influence sur les intérêts publics? Non, M. le président, ces considérations ne paraissent pas l'avoir préoccupé. Il a vu simplement l'occasion de faire du capital politique et immédiatement il est parti en guerre. Comme je l'ai déjà dit, la vente de ces chemins de fer a été faite parce qu'elle a été demandée, sollicitée par les intérêts appartenant au public généralement, non pas, comme semble le penser le député de Mégantic, des intérêts particuliers en souffrance. Les divisions des Deux-Montagnes, Terrebonne, Montcalm, et la province généralement, bénéficieront largement de cette vente. Dans une semblable occurrence, je le demande à la Chambre, le gouvernement n'aurait-il pas manqué à son devoir s'il eût négligé ces intérêts? Le gouvernement a la conscience d'avoir fait son devoir et ne craint pas par conséquent le verdict que la Chambre est appelée à rendre.

M. Champagne—*député des Deux-Montagnes*.—M. le président, la proposition qui vient d'être déposée sur le bureau de l'Assemblée ne me surprend pas. Pour ma part, je m'y attendais. Elle n'est, dans l'esprit de quelques-uns, que la continuation d'une ligne de conduite qui s'est manifestée de diverses manières. Je me rappelle les insinuations faites par certains membres de l'opposition, relativement à la construction de l'embranchement de St-Eustache. Quelques-uns de mes honorables amis de la gauche ont répété dans la division des Deux-Montagnes, certaines accusations de favoritisme pendant les dernières élections. Je dois présumer, M. le président, que la proposition de l'honorable député de Mégantic est un blâme indirect que l'on veut infliger au gouvernement parce qu'il a aidé à l'établissement de cette voie ferrée. A ce sujet, je puis dire que ce que le gouvernement a donné n'a pas été la conséquence d'un désir de faire une faveur, mais que nous, les intéressés, nous l'avons réclamé comme un droit, et c'est à ce titre que les honorables ministres nous ont accordé les avantages que l'on connaît. Ma demande pour un aide a été basée sur le statut de 1872 qui dit que la voie ferrée passera par St-Eustache ou Ste-Thérèse. Toute la population de la division que je représente ici est unanime à appuyer les vues que j'exprime et je puis mentionner entre autres les noms de M. Glo-

bensky, et du Dr. Marcil, qui ont toujours pris un très-vif intérêt dans cette intéressante entreprise. Lorsque la Législature s'est occupée de cette question, depuis que j'ai l'honneur de faire partie de cette Chambre, j'ai démontré que le gouvernement retirerait un revenu considérable de cette entreprise et que loin d'être pour le trésor un fardeau, elle serait bien au contraire une source de bénéfices. Dans le cours de la dernière année, une délégation importante, composée de personnes appartenant aux deux partis, vint à Québec et eut une entrevue avec le gouvernement à ce sujet. Immédiatement après, la même délégation eut une seconde entrevue avec l'honorable chef de l'opposition encore sur le même sujet. Le Dr. Marcil ayant expliqué à mon honorable ami (l'orateur désigne M. Joly) l'objet de la loi et les faits qui s'y rattachaient, faits qui furent corroborés par mon honorable ami le député de St-Hyacinthe, l'honorable chef de l'opposition donna l'assurance à la délégation que le parti libéral ne combattrait pas le projet de l'établissement de ce chemin, mais qu'au contraire, il serait appuyé. Pendant la dernière session, le gouvernement, incapable de contribuer au moyen d'une souscription en argent, accorda des avantages à la compagnie qui avait entrepris d'établir cette voie, qui ne coûte pas un seul sou à la province. Tout ce que le gouvernement a fait fut de prêter des rails—qui sont maintenant posés—qui devront être remis en la possession du gouvernement l'été prochain, ou des rails ayant la même valeur.

Et pendant la durée de ce prêt il devait recevoir un tiers des recettes générales du chemin. Les corps municipaux des Deux-Montagnes ont acheté, pour le compte de la compagnie, le droit de passage, et l'ont payé à la condition expresse que la compagnie aurait, elle, le droit de circulation sur le tronc principal, c'est-à-dire sur le chemin de fer du gouvernement. Maintenant, le cabinet pénétré de la vive sollicitude des intéressés pour cette entreprise et connaissant les sacrifices qui ont été faits, veut assurer à qui de droit que ces sacrifices de la population des Deux-Montagnes n'ont pas été faits en vain. D'un autre côté, il me fait peine de voir que l'opposition veut réduire à néant ce qui, dans la proposition de loi du gouvernement, touche aux embranchements de St-Lin et de St-Eustache. Je suis certain, M. le président, que toute la population établie sur le parcours de ces chemins de fer souscrirait aujourd'hui plus même qu'elle ne l'a déjà fait pour continuer d'avoir ces voies ferrées en bon état d'exploitation, et de plus, pour les prolonger jusqu'à des paroisses importantes situées dans l'intérieur des divisions qu'elles traversent. J'espère sincèrement que la Chambre rejettera la proposition qui vient de lui être soumise, qui, si elle était adoptée, aurait pour

effet de dépouiller le peuple de cette partie du pays des avantages que leur procurent ces chemins de fer.

L'honorable M. Joly—*député de Lotbinière*.—Mon honorable ami vient de rappeler certains faits qui n'ont pas échappé à ma mémoire. Je me rappelle ce qui eut lieu à propos de cette voie ferrée. Aussi la proposition de mon honorable ami le député de Mégantic ne détruit-elle en aucune façon ce que l'opposition a pu faire en faveur de cette entreprise. Nous n'avons nullement l'intention de jeter du blâme sur le gouvernement parce qu'il a prêté des rails à la compagnie. Le véritable terrain sur lequel nous nous plaçons en ce moment est celui-ci : Le gouvernement dans une loi d'intérêt général, a jugé à propos d'introduire des dispositions spéciales qui affectent des intérêts particuliers, se rapportant aux contrats de vente qui ont été faits pour ces embranchements entre des compagnies particulières. Nous prétendons que ces dispositions ne devraient pas se trouver dans une loi générale, mais devraient être contenues dans une législation particulière. Voilà en deux mots ce que nous voulons.

La proposition de M. Irvine est mise aux voix :

Ont voté pour :—Messieurs Bernard, Demers, Gagnon, Irvine, Joly, Laberge, Marchand, Mercier, Richard, Rintret dit Malouin, Robertson, Shebyn, Stephens et Trudel.—14.

Ont voté contre :—Messieurs Asselin, Audet, Beaubien, Bergevin, Blanchet, Carbray, Caron, Casavant, Champagne, Chapleau, Charlebois, Desaulniers, Deschênes, Desjardins, Duckett, Duhamel, Dumoulin, Faucher de St. Maurice, Flynn, Fortin, Frégeau, Garneau, Gauthier, Houde, Lalonde, Lavallée, LeCavalier, Leduc, Loranger, Lynch, Marcotte, Marion, Martel, Pâquet, Paradis, Poulin, Riopel, Robillard, Sawyer, Spencer, St-Hilaire, Thornton et Würtele.—43.

L'Assemblée législative n'a pas adopté.

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

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

1. Pour autoriser la compagnie d'abattoirs de Montréal à emprunter de l'argent et à émettre des débentures ;
2. Pour constituer la compagnie de chemins de fer de Trois-Rivières et Nord-Ouest ;
3. Pour modifier la loi constituant l'association de Québec et du lac Supérieur pour l'exploitation des mines.

La Chambre continue la délibération sur le rapport du comité gé-

ral sur le projet de loi aux fins 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.

M. Gagnon—*député de Kamouraska*.—J'ai l'honneur de proposer qu'il soit résolu que cette Chambre regrette que le gouvernement n'ait pas conduit officiellement les négociations pour la vente du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, au lieu de les conduire secrètement et confidentiellement comme il l'a fait, privant par là la Chambre de renseignements qu'elle devait avoir sur cet important sujet.

Cette proposition est mise aux voix :

Ont voté pour :—Messieurs Bernard, Demers, Gagnon, Irvine, Joly, Marchand, Richard, Rinfret dit Malouin, Shehyn et Trudel.—10.

Ont voté contre :—Messieurs Asselin, Audet, Beaubien, Bergevin, Blanchet, Caron, Casavant, Champagne, Chapeau, Desaulniers, Desjardins, Duckett, Duhamel, Dumoulin, Faucher de St-Maurice, Flynn, Fortin, Frégeau, Garneau, Gauthier, Houde, Lalonde, Lavallée, LeCavalier, Leduc, Loranger, Lynch, Marcotte, Marion, Martel, Mercier, Pâquet, Paradis, Picard, Poulin, Riopel, Robillard, Sawyer, Spencer, Thornton et Würtele.—41.

L'Assemblée législative n'a pas adopté.

L'honorable **M. Joly**—*député de Lotbinière*.—J'ai l'honneur de proposer que le rapport du comité ne soit pas adopté maintenant, mais que le projet de loi soit renvoyé de nouveau au comité avec instruction de modifier la clause 3 de l'appendice A, de manière à décharger la province de l'obligation de compléter, à ses risques, les ouvrages mentionnés dans la dite clause, laissant à la compagnie du chemin de fer du Pacifique le soin de les compléter moyennant la somme de \$240,000, montant de l'évaluation des dits ouvrages, laquelle somme sera déduite sur le prix de vente, au lieu d'être payée à la province pour compléter les dits ouvrages.

Les travaux dont il s'agit sont la double voie jusqu'aux casernes de la porte de Québec, un hangar à marchandise, devant être construit sur la propriété Macdonald et la gare, le tout représentant une valeur de \$240,000, suivant les stipulations des parties au contrat de vente. A l'appui des conclusions de ma proposition, j'ai l'opinion d'un ingénieur distingué, officier du gouvernement. En effet, M. Shanly dit dans son rapport : " Les fermiers doivent parachever tous les travaux énumérés dans la cédule préparée par l'ingénieur du gouvernement, lors de la passation du bail, comme indispensables au parachèvement du chemin de fer, y compris les travaux maintenant à l'entreprise, tel que le prolongement

de la ligne depuis Hochelaga jusqu'aux casernes de la porte Québec, et les ateliers près de la prison de Montréal. Le gouvernement devra fournir \$400,000 et pas plus, pour le parachèvement de ces travaux, dont le coût, cependant pourrait s'élever à beaucoup plus." Ainsi M. Shanly recommande que les fermiers eux-mêmes soient responsables de ces travaux et du montant qu'ils pourraient coûter. Le but de la province en vendant sa voie ferrée, c'est de restorer ses finances. Or ne sait-on pas qu'il y a un imprévu considérable dans ces cas, surtout lorsqu'il s'agit de travaux à faire aux abords ou dans une grande ville. Je n'ai pas proposé cette modification dans le but de créer des embarras au cabinet. Non, M. le président. Les remarques que je présente en ce moment à la Chambre, je les fais avec bienveillance aussi j'espère que l'on croira à la sincérité de ma déclaration et qu'elle sera acceptée.

L'honorable M. **Chapleau**.—*député de Terrebonne, premier ministre et commissaire des chemins de fer*.—La pensée qui anime mon honorable ami le chef de l'opposition s'est présentée à l'esprit du gouvernement. Nous en avons parlé à qui de droit, mais on nous a exposé des objections que nous n'avons pu vaincre. La compagnie du Pacifique ne voulait pas accepter la responsabilité de faire terminer les travaux par les entrepreneurs, ni des cautions, ni d'avoir à régler avec la corporation de Montréal. En suivant le procédé indiqué par la proposition de l'honorable chef de l'opposition, cela aurait peut-être pour effet de mettre à la charge de la province \$100,000 de plus.

L'honorable M. **Joly**.—Afin que je sois bien compris, je réitère de nouveau ma déclaration de tout à l'heure, que ma proposition n'est pas, et je désire qu'elle ne soit pas considérée, comme une attaque de parti comm une acte hostile au gouvernement. Mon but est simplement de tâcher d'épargner autant que possible à la province la dépense de ses derniers. Voici, M. le président, tout ce que j'ambitionne.

La proposition de l'honorable M. Joly est mise aux voix :

Ont voté pour :—Messieurs, Audet, Bernard, Brousseau, Demers, Gagnon, Irvine, Joly, Marchand, Richard, Rinfret, dit Malouin, Shehyn et Trudel.—12.

Ont voté contre :—Messieurs, Asselin, Beaubien, Bergevin, Blanchet, Caron, Casavant, Champagne, Chapleau, Desaulniers, Desjardins, Duckett, Duhamel, Dumoulin, Faucher de Saint-Maurice, Flynn, Fortin, Frégeau, Garneau, Gauthier, Houde, Lalonde, Lavallée, LeCavalier, Leduc, Loranger, Lynch, Marcotte, Marion, Martel, Paquet, Paradis, Picard, Poulin, Riopel, Robillard, Sawyer, Spencer, Thornton et Würtele.—39.

L'Assemblée législative n'a pas adopté.

M. Richard—*député de Montcalm*.—J'ai l'honneur de proposer que le rapport ne soit pas adopté maintenant, mais que le projet de loi soit renvoyé de nouveau au comité général avec instruction de le modifier en ajoutant l'article suivant :

“ Les employés sur cette partie du chemin de fer, dont la vente est ratifiée par le présent acte, devront posséder l'usage de la langue française, afin de pouvoir communiquer avec le public voyageur canadien-français, sans le secours d'interprète.”

Cette proposition est mise aux voix :

Ont voté pour :—Messieurs Bernard, Demers, Gagnon, Joly, Marchand, Richard, Rinfret dit Malouin, Shehyn et Trudel.—9.

Ont voté contre :—Messieurs Asselin, Audet, Beaubien, Bergevin, Blanchet, Brousseau, Caron, Casavant, Champagne, Chapleau, Desaulniers, Desjardins, Duckett, Duhamel, Dumoulin, Faucher de Saint-Maurice, Flynn, Fortin, Frégeau, Garneau, Gauthier, Houde, Irvine, Lalonde, Lavallée, LeCavalier, Leduc, Loranger, Lynch, Marcotte, Marion, Martel, Pâquet, Paradis, Picard, Poulin, Riopel, Robillard, Sawyer, Spencer, Thornton et Würtele.—42.

L'Assemblée législative n'a pas adopté.

L'honorable **M. Irvine**—*député de Mégantic*.—M. le président, j'ai l'honneur de proposer que le projet de loi soit renvoyé de nouveau au comité général afin de le modifier en y ajoutant une disposition à l'effet que, dans le cas où quelqu'une des conditions du contrat qui forment l'appendice A ne serait pas accomplie, le lieutenant gouverneur en conseil aura le pouvoir, après avis, d'annuler ce contrat.

Je ne désire ajouter qu'un mot. Telle qu'est à l'heure qu'il est la rédaction, la province se trouve complètement à la merci de la compagnie du Pacifique. Le gouvernement, par un excès de confiance que je ne m'explique pas, s'est contenté simplement de l'hypothèque sur la voie elle-même et le matériel. Je voudrais que la province put résilier ce contrat si l'une des conditions de la vente n'était pas remplie.

L'honorable **M. Lynch**—*député de Brome et solliciteur général*.—Je serai aussi sobre de paroles que l'a été mon honorable ami le député de Mégantic. Il prétend que la province devrait se réserver la garantie de pouvoir annuler le contrat si l'une des conditions n'est pas exécutée. Je ne vois pas en quoi ceci ajouterait aux garanties qu'a la province. Ceci pourrait bien être fait dans le cas d'une simple affermage de la voie ferrée, mais dans le cas de vente il n'en peut être ainsi. Au reste, conviendrait-il de se montrer aussi soupçonneux quand on traite avec

une compagnie aussi riche, aussi puissante que l'est la compagnie du Pacifique ?

La Chambre ne peut faire autrement que de rejeter cette proposition, si mon honorable ami ne la retire pas.

La proposition est mise aux voix et déclarée rejetée sans scrutin.

L'honorable M. **Irvine**—*député de Miganitic*.—Je reviens de nouveau, M. le président, à la charge, bien que je n'ai pas été heureux dans ma dernière tentative. Je propose que le projet de loi soit renvoyé de nouveau au comité général pour y introduire un article comportant le refus de la Chambre de ratifier la clause 4 du contrat, formant l'appendice A, concernant l'embranchement avec le Grand-Tronc, tel embranchement devant appartenir à la division est du chemin de fer.

M. le **Premier ministre**.—La raison qui doit engager la Chambre à rejeter cet amendement est la même qui a fait consentir le gouvernement à donner le contrôle de cet embranchement à la compagnie du Pacifique, au lieu de la compagnie qui achète la division est. La compagnie aura dans son trafic une assez grande quantité de marchandises en destination de la Nouvelle-Angleterre. Pour atteindre ces points il lui faudra avoir recours au Grand-Tronc, de là pour elle la nécessité de contrôler cette voie de raccordement. D'un autre côté les intérêts de la partie est sont amplement protégés, sauvegardés par la disposition qui déclare que le droit de circulation est accordée à la future compagnie qui achète cette partie de la voie.

L'honorable M. **Irvine**.—Ce droit de circulation aurait aussi bien pu être garanti à la compagnie du Pacifique. Ceci aurait satisfait aux besoins de son trafic allant dans les états de la Nouvelle-Angleterre.

La proposition est mise aux voix et déclarée rejetée sans scrutin.

La proposition demandant l'adoption du comité général est mise aux voix :

Ont voté pour : — Messieurs Asselin, Audet, Beaubien, Bergevin, Blanchet, Caron, Casavant, Champagne, Chapleau, Desaulniers, Desjardins, Duckett, Duhamel, Dumoulin, Faucher de St-Maurice, Flynn, Fortin, Frégeau, Garneau, Gauthier, Houde, Lalonde, Lavallée, LeCavalier, Leduc, Loranger, Lynch, Marcotte, Marion, Martel, Pâquet, Paradis, Poulin, Riopel, Robillard, Sawyer, Spencer, Thornton et Würtele.—39.

Ont voté contre : — Messieurs Bernard, Brousseau, Demers, Gagnon, Irvine, Joly, Marchand, Richard, Rinfret dit Malouin, Shehyn et Trudel.—11.

L'Assemblée législative a adopté.

L'honorable M. **Chapleau**—*député de Terrebonne, premier ministre et commissaire des chemins de fer.*—Je propose que le projet de loi portant ratification de 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 soit adopté en 3^e délibération.

L'honorable M. **Joly**—*député de Lotbinière.*—Je me lève pour un rappel au règlement. Cette proposition n'est pas régulière, parce que, suivant la teneur de l'article 42 de notre règlement, un projet de loi doit être l'objet de trois délibérations à des jours différents.

M. le **Premier ministre.**—Précisément... trois délibérations à des jours différents, ce projet a eu déjà deux délibérations. La 2^e délibération a eu lieu il y a déjà plus d'un jour et aujourd'hui je propose la 3^e, je suis donc conforme au règlement. Au reste il y a de nombreux précédents dans lesquels on a cru nécessaire de déroger à cette règle. Je suis prêt à recevoir la décision de M. le président.

M. le **Président.**—L'article 42 dit : "chaque projet doit recevoir trois délibérations, à des jours différents, avant son adoption."

Il est vrai qu'il n'est pas fait mention de renvoi du projet, au comité de toute la Chambre, ni à la réception du rapport du comité ; mais, suivant l'article 116, je consulte "les règles, usages et formalités" de la Chambre des communes en Angleterre, et je trouve dans May, 8^e éd., page 528 : "*When the report has been received, if no amendments have been made, the bill is ordered to be read a third time on a future day. If amendments have been made by the committee, the report is a formal proceeding, and the bill, as amended, is ordered to be taken into consideration on a future day.*"

Je crois donc que la troisième délibération sur un projet de loi ne peut pas être demandée, *comme de droit*, immédiatement après la réception du rapport du comité général.

Mais notre article dit : "Mais dans les circonstances extraordinaires ou urgentes, un projet peut, en un seul jour, recevoir deux ou trois délibérations ou avancer de deux phases ou plus, le même jour."

Cette disposition serait inutile si, pour s'en prévaloir, il fallait le consentement unanime de la Chambre.

Elle est une exception à la règle générale qui la précède.

Mais qui décidera si les circonstances sont extraordinaires ou urgentes et s'il est à propos de déroger à l'article 42 ? Ça doit être la Chambre et non pas le président. On trouve dans le recueil des décisions des présidents de l'Assemblée législative et de la Chambre des communes

de Canada, depuis 1841 à 1872, par Auguste Laperrière, des décisions dans ce sens, sous les Nos. 40, 139, 140, 188.

L'honorable M. **Wurtele**—*député de Yamaska, trésorier de la province*.—J'ai l'honneur de proposer que cette Chambre est d'opinion qu'il y a urgence d'adopter le projet de loi relatif à la vente du chemin de fer.

L'honorable M. **Joly**.—C'est un bien dangereux précédent que vous créez là.

La proposition est mise aux voix.

Ont voté pour :—Messieurs Asselin, Audet, Beaubien, Bergevin, Blinchet, Caron, Casavant, Champagne, Chapleau, Desaulniers, Desjardins, Duckett, Duhamel, Dumoulin, Faucher de St. Maurice, Flynn, Fortin, Frégeau, Garneau, Gauthier, Houde, Lalonde, Lavallée LeCavaller, Leduc, Loranger, Lynch, Marcotte, Marion, Martel, Pâquet, Paradis, Poulin, Richard, Riopel, Robillard, Spencer, Thornton et Wurtele.—39.

Ont voté contre :—Messieurs Bernard, Brousseau, Demers, Gagnon, Irvine, Joly, Marchand, Rinfret dit Malouin, Sawyer, Shchyn et Trudel.—11.

L'Assemblée législative a adopté.

La séance est levée.

ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE.

Séance du lundi, le 17 avril 1882.

SOMMAIRE :—Interpellations et réponses.—Proposition de M. Deschênes, relative aux sommes perçues dans le district de Kamouraska, par le shérif, M. Wencela Taché ; et aux sommes dépensées pour une certaine bâtisse dans le village de St-Louis de Kamouraska, pour y tenir les bureaux judiciaires.—Proposition de l'honorable M. Marchand, relative au terrain de la prison à Montréal.—Adresse, proposée par M. Gagnon, relative au revenu provenant du quai de la Pointe-à-Carcy et à la correspondance échangée au sujet de la constitution de la compagnie du chemin de fer, autorisée par l'article 16, chap. 2, 44-45 Victoria. Aussi la liste des actionnaires de la compagnie du chemin de fer des Laurentides.—Proposition de M. LeCavalier relative au rapport du régistrateur d'Hochelega et Jacques-Cartier.—Deuxième délibération sur le projet de loi pour abolir le cens d'éligibilité des députés à l'Assemblée législative : MM. Gagnon et Loranger.—Deuxième délibération sur le projet de loi pour modifier certaines dispositions du code municipal : MM. Pâquet, Gagnon, Loranger.—Suite de la délibération sur le projet de loi pour modifier l'article 2267 du code civil du Bas-Canada : MM. Gagnon, Mercier et Blanchet.—Délibération sur une résolution concernant le président du Conseil législatif : MM. Würtel, Chapleau, Joly, Marchand et Irvine.—Deuxième délibération sur le projet de loi concernant les arpenteurs et les arpentages : M. Flynn.—Dépôt, par l'honorable M. Pâquet, de divers documents relatifs au montant payé pour l'empierrement des chemins, aux exploitations de M. le comte de Puyjalon, et à l'admission d'Arène Collin à l'asile de Beauport.

PRÉSIDENCE DE L'HONORABLE L. O. TAILLON.

La séance est ouverte à trois heures et vingt minutes.

Les projets de lois suivants sont déposés sur le bureau de la Chambre. La 2e délibération est renvoyée à demain.

Pour modifier et étendre les lois concernant l'éducation en cette province ;

Pour ériger civilement la paroisse de Notre-Dame des Anges, de Montauban, dans le comté de Portneuf, et la paroisse de Saint-Cajétan d'Armagh, dans le comté de Bellechasse. Seconde lecture demain ;

Pour constituer le collège commercial de Varennes ;

Pour constituer l'Académie des garçons de Saint-Joseph de Lévis.

Le projet de loi pour détacher de la paroisse de Varennes, district électoral de Verchères, trois îles situées dans le fleuve Saint-Laurent et les annexer à la paroisse de Repentigny, district électoral de l'Assomption, pour les fins électorales, municipales, scolaires et autres fins quelconques est définitivement adopté dans les formes réglementaires.

Les projets suivants sont aussi définitivement adoptés dans les formes réglementaires :

Pour changer le nom de la compagnie manufacturière Lawlor, en celui de compagnie manufacturière " de Belmont ;"

Pour autoriser la création d'une société connue sous le nom de " La Trappe du Lac des Deux-Montagnes.

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

Pour autoriser la société de l'église constituée du diocèse de Québec à faire certains arrangements concernant le fonds des dotations paroissiales.

Pour autoriser la création d'une compagnie appelée la compagnie du pont de Drummond ;

Pour autoriser la création d'une société connue sous le nom de " Le crédit mobilier et agricole de Québec."

INTERPELLATIONS ET RÉPONSES.

M. Faucher de Saint-Maurice—*député de Bellechasse*.—Est-ce l'intention du gouvernement de présenter des amendements à la loi d'éducation, dans le sens indiqué par le Surintendant de l'instruction publique, dans son dernier rapport ?

L'honorable **M. Pâquet**—*député de Lévis, secrétaire de la province*.—Le gouvernement a, sous sa favorable considération, les suggestions, faites par le Surintendant de l'instruction publique dans son dernier rapport.

M. Demers—*député d'Iberville*.—Est-ce l'intention du gouvernement de rembourser aux sociétés d'agriculture, les sommes qu'il a retenues sur leur allocation annuelle, pour prix des phosphates, dénués de toutes qualités fertilisantes, qu'il leur a fournis l'an dernier ?

L'honorable **M. Loranger**—*député de Laval, procureur général*.—Le goémon biphosphaté que le gouvernement, sur la recommandation du conseil d'agriculture, a fait distribuer aux sociétés d'agriculture, possédait toutes les qualités fertilisantes que comporte un engrais complet et partout où il a été appliqué dans des conditions favorables, il a produit d'excellents résultats. Le don qu'il en a été fait aux sociétés représente, pour le prix de l'engrais, le même montant sur l'allocation annuelle, et cette somme ne sera pas remboursée aux sociétés d'agriculture.

M. Poupore—*député de Pontiac*.—Est-ce l'intention du gouver-

nement de payer à la compagnie du chemin de fer de jonction de Pontiac et du Pacifique, le subside mentionné dans la 44-45 Vict., chap. 2, article 19, pour toute partie de son chemin, construit en dehors des limites de la province de Québec ?

L'honorable M. **Chapleau**—*député de Terrebonne, premier ministre et commissaire des chemins de fer.*—Le gouvernement, tout en respectant la volonté de la Législature telle qu'exprimée dans les statuts de cette province, s'efforcera de rendre justice aux légitimes prétentions du district de Pontiac.

M. **Robillard**—*député de Berthier.*—Est-ce l'intention du gouvernement, de continuer les travaux du chemin de fer, depuis Joliette, passant par Saint-Félix de Valois, jusqu'au village de Saint-Gabriel de Brandon, dans le comté de Berthier ? Ou, est-ce l'intention du gouvernement d'obliger le syndicat canadien de faire ces travaux et d'introduire une clause, à cet effet, dans le contrat de vente de la partie est du chemin Q., M., O. et O. ; et dans ce cas, quand commenceront les travaux ?

M. le **Premier ministre.**—Le gouvernement avait promis certains avantages à une compagnie qui construirait ce chemin avec l'aide des municipalités intéressées, et il fera les démarches convenables pour donner suite à ces promesses.

M. **Deschênes**—*député de Temiscouata.*—J'ai l'honneur de proposer qu'il soit déposé sur le bureau de la Chambre :

1. Un état des sommes perçues et des sommes transmises chaque année, au gouvernement par Wencelas Taché, ancien shérif du district, de Kamouraska, depuis la date de sa nomination, jusqu'au 1^{er} janvier 1877.

2. Un état des sommes dépensées, pour les réparations faites à une certaine bâtisse, dans le village de Saint-Louis de Kamouraska, pour y tenir les bureaux judiciaires du district et faisant connaître les noms des personnes à qui ces sommes ont été payées, depuis le 1^{er} mars 1881 jusqu'au 1^{er} avril 1882, y compris les loyers.

L'honorable M. **Marcband**—*député de St-Jean.*—J'ai l'honneur de proposer qu'il soit déposé sur le bureau de la Chambre un rapport indiquant la superficie de cette portion du terrain connue sous le nom de terrain de la prison, dans la cité de Montréal, cédée par le gouvernement aux acquéreurs du chemin de fer provincial.

M. **Gagnon**—*député de Kamouraska.*—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 :

1. Un état indiquant le revenu provenant du quai de la Pointe-à-Carey, pour amarrage, délestage, déchargement, emmagasinage ou pour toute autre cause que ce soit, depuis le premier mai 1880 ; le dit état donnant la liste de toutes les personnes ou sociétés de personnes qui ont ainsi contribué au revenu de la province, le montant payé par chacune d'elles, le nom du percepteur de tel revenu et le montant payé pour ses services, le montant du loyer payé par le gouvernement pour le dit quai, avec aussi, copie de toutes correspondances, arrêtés du conseil et marchés quelconques, au sujet du louage du dit quai, en tout ou en partie, à aucune partie quelconque.

2. Copie de la correspondance échangée entre le gouvernement et toute personne quelconque, au sujet de la constitution de la compagnie de chemin de fer, autorisée par l'article 16, chap. 2, 44-45 Vict., avec copie des lettres-patentes constituant la dite compagnie.

J'ai aussi l'honneur de proposer qu'il soit déposé sur le bureau de la Chambre la liste des actionnaires de la compagnie du chemin de fer des Laurentides, communément appelée branche de St-Lin."

M. LeCavalier — *député de Jacques-Cartier*. — J'ai l'honneur de proposer qu'il soit déposé sur le bureau de la Chambre un rapport fait par le régistreur de la division d'enregistrement du comté d'Hochelega et de Jacques-Cartier, en vertu du chap. 111 des statuts refondus du Bas-Canada, avec un état indiquant le montant perçu, en vertu de la 43-44 Vict., chap. 19, et le montant versé dans le trésor public, d'après le chiffre des honoraires perçus et fournis par lui, et cela, depuis la mise en opération de la loi jusqu'à ce jour.

Ces diverses propositions sont adoptées.

Le projet de loi concernant la déclaration que doivent faire les compagnies constituées est adopté.

L'ordre du jour appelle la seconde délibération sur le projet de loi pour abolir le cens d'éligibilité des députés à l'Assemblée législative.

M. Gagnon — *député de Kamouraska*. — Je propose que ce projet soit adopté en seconde délibération. J'attends les objections que l'on peut faire à cette loi. J'ai déjà, dans une autre circonstance, développé ce sujet, il me paraît inutile d'y revenir sans y être provoqué par des arguments contraires à ceux que je présenterais. On se rappelle que l'an dernier, cette Chambre a adopté ce projet de loi mais qu'il est allé mourir dans une autre Chambre, où le gouvernement pourrait bien mourir lui-même cette année.

L'honorable M. **Loranger**—*député de Laval, procureur général.*— J'ai exprimé mon opinion sur la modification que comporte ce projet de loi. Ce n'est pas la première fois que l'on nous demande d'abolir le cens d'éligibilité.

Depuis 1875, les honorables députés savent que je suis partisan du cens. Le gouvernement entend laisser cette question parfaitement libre, et comme tel il ne prendra aucune attitude. Ce que je dis n'engage donc aucunement la responsabilité ministérielle. Nos lois exigent que l'électeur, avant d'être inscrit sur la liste électorale, justifie de la possession d'un certain cens, ce qui est juste pour l'électeur de l'est aussi pour les députés. Je ne désire pas renouveler la discussion qui a déjà été faite sur ce sujet, mon intention est simplement de formuler mon protest, tout en laissant aux députés la liberté de choisir et de décider comme ils l'entendent. Le projet comporte que l'effet de l'abolition ne commence qu'à l'expiration du présent parlement. Si la loi est votée, chose que je ne désire pas, mais enfin si elle l'est, il serait bon que l'effet soit immédiat. Je suggère que la projet soit modifié dans ce sens. Je n'en dirai pas plus pour le moment, je laisserai la parole aux députés qui veulent exprimer leur opinion.

M. **Gagnon**—Je ne répèterai pas les arguments qui ont déjà été présentés à l'appui de cette loi, et je suivrai l'exemple de l'honorable procureur général. Si le principe est voté, on pourra modifier le projet comme l'a suggéré l'honorable ministre. Je n'ai pas d'objection à ce que les honorables députés jouissent dès maintenant du bénéfice de cette loi. A mon avis le cens d'éligibilité tel qu'il existe aujourd'hui n'est pas sérieux, car au fond il n'est pas obligatoire dans la pratique. L'abolir ne créerait aucune perturbation dans notre monde politique. A Ottawa le cens d'éligibilité n'existe pas, mais cependant les députés de la Chambre des communes, ont la garde d'intérêts très-importants, tout en ayant un indemnité double de la nôtre. Cela démontre que les objections que l'on peut soulever ne sont pas sérieuses. L'argument que ceci pourra susciter des candidats de paille, comme on les appelle, des candidatures pour la forme, ne vaut pas plus à mon avis. Le dépôt est la meilleure sauvegarde dans ces cas. Le cens ne fait que causer un embarras de plus aux jeunes gens qui désirent entrer dans la politique. Il se rencontre souvent des jeunes gens qui ne sont pas favorisés par la fortune, et qui cependant peuvent faire des hommes politiques très-précieux pour leur pays. Ce n'est pas, qu'on l'observe bien, M. le président, que j'aie un intérêt personnel à voir cette loi adoptée mais j'espère qu'elle le sera cette année dans les deux Chambres.

M. Martel—*député de Chambly*.—On vient de dire qu'à Ottawa il n'y a pas de cens d'éligibilité, eh ! bien je déclare M. le président, que si j'avais été membre de la Chambre des communes, j'aurais voté contre cette disposition. Quand on voit que pour un simple conseiller municipal, ou commissaire d'écoles, que la loi déclare qu'il faut que ces personnes soient propriétaires d'immeubles, on a bien raison de se demander pourquoi abolir cette disposition, lorsqu'il s'agit d'un député à cette Chambre. On dit que les jeunes gens ne peuvent pas se faire élire députés, venir ici fournir leur contingent de lumières dans le gouvernement du pays. Eh ! bien M. le président, je dirai que c'est un bien pauvre moyen d'entrer dans la politique pour faire de l'argent. Les jeunes gens de talents peuvent attendre quelques années et s'acquérir une petite fortune, ce qui aura le double avantage de leur fournir le cens d'éligibilité, et leur fournir l'expérience nécessaire pour faire un bon législateur, expérience, quoi qu'on en dise, qui ne s'acquiert qu'avec le temps. Inutile d'ajouter que je voterai contre ce projet de loi.

Le projet est adopté en deuxième délibération et renvoyé au comité de législation.

L'ordre du jour appelle la deuxième délibération sur le projet de loi pour modifier certaines dispositions du code municipal.

L'honorable **M. Paquet**—*député de Lévis, secrétaire de la province*.—Ce projet concerne les municipalités qui relèvent du secrétariat provincial, quant à ce qui regarde certains rapports statistiques qu'elles doivent faire au gouvernement. L'objet c'est d'établir l'uniformité dans les statistiques. Jusqu'ici les rapports municipaux se faisaient en vertu de lois datant de vingt à vingt-cinq ans passés, et que l'on trouve dans les statuts refondus. C'est pour refondre ces lois et ajouter certaines modifications que le gouvernement soumet ce projet à la Chambre. Je propose l'adoption de ce projet en deuxième délibération.

M. Gagnon—*député de Kamouraska*.—Les formules qui vont être suivies à l'avenir par les secrétaires trésoriers sera pour eux l'occasion d'embaras considérables. Il y a une autre disposition que je ne puis approuver, c'est celle qui oblige le secrétaire-trésorier à donner au secrétariat provincial une copie du rôle d'évaluation. On ne s'imagine pas jusqu'à quel point cette tâche est onéreuse. Il me semble qu'un simple état constatant la totalité de la valeur des propriétés imposables dans chaque municipalité devrait suffire. Quant au reste du projet, je n'ai pas d'objection à le voir adopter. Mais on devra faire disparaître les deux dispositions que je viens de signaler.

L'honorable M. **Loranger**—*député de Laval, procureur général.*— On devrait adopter ce projet en deuxième délibération, et plus tard, on verra à l'incorporer dans le projet de loi concernant le code municipal.

Le projet est adopté en deuxième délibération.

Le projet de loi pour abroger l'article 480 du code municipal est adopté en deuxième délibération.

L'ordre du jour appelle la suite de la délibération sur le projet de loi pour modifier l'article 2267 du code civil du Bas-Canada.

M. **Gagnon**—*député de Kamouraska.*— L'objet de cette proposition de loi est de faire disparaître de nos statuts ce que j'appellerai le vol légal, c'est-à-dire, la prescription d'une dette au bout d'un certain temps. Si le principe de la prescription doit être reconnu, il me semble qu'on devra au moins l'entourer, dans la pratique, de certaines sauvegardes. Aujourd'hui, le débiteur malhonnête n'a pas même le besoin de jurer que sa dette a été payée. Il suffit qu'il plaide prescription et qu'il établisse son plaidoyer pour que la cour lui donne gain de cause. Evidemment, le but de la loi n'est pas de permettre au débiteur malhonnête de se libérer ainsi de sa dette, la prescription n'intervient que pour protéger celui qui a payé et qui n'a pas pardevers lui le reçu constatant ce paiement. On comprend qu'une dette qui remonte à vingt ou vingt cinq ans, et qui a été payée peu de temps après sa création, on comprend, dis-je, que dans ces cas le débiteur n'ait pas gardé le reçu constatant le paiement de sa dette. Alors, dans ces cas, il est bon que la loi intervienne et le protège. Mais ce débiteur pourra toujours jurer qu'il a payé, et c'est ce que je veux par cette loi. Je veux que le débiteur jure qu'il a payé sa dette, et dans ce cas seul il y aura prescription.

L'honorable M. **Mercier**—*député de Saint-Hyacinthe.*— Je ne suis pas, je le regrette, de l'avis de l'honorable député de Kamouraska. Mon expérience professionnelle me démontre qu'il ne faut pas que les gens payent leurs dettes au moyen d'un serment. La loi doit d'avance régler ce point. Si un homme plaide prescription, il l'appuiera toujours de son serment, si ce dernier est exigé. Il est immoral de faire faire le serment pour ces cas, presque toujours les gens feront serment qu'ils ne doivent rien pour appuyer leur demande de prescription. La loi anglaise crée des limitations, tandis que la loi française ne voit partout que des présomptions. J'avoue que je préfère la loi anglaise et que j'ai pour elle beaucoup de respect. Mon honorable ami le député de Kamouraska a dit que la prescription était immorale en apparence, oui, mais elle a

pour but de limiter les causes de procès. Elle est reconnue non-seulement pour les dettes, mais pour d'autres causes aussi. Ainsi deux personnes s'insultent, allez-vous laisser subsister pendant 30 ans, une cause de procès entre ces deux personnes? Non, la loi veut que des procédures soient prises par le plaignant, dans le cours d'un an, s'il néglige de le faire, il perd son droit de recours devant les tribunaux. Prenez un compte de marchand, par exemple, est-il naturel de supposer, je vous le demande, qu'un tel compte-courant ne soit pas réglé pendant cinq ans. La loi dit que ce compte sera prescrit au bout de cinq années. Aux yeux de la loi il y a présomption de paiement. Prenez un billet, est-il raisonnable de croire que ce billet sera cinq années en souffrance, sans être réclamé par le porteur. Si le porteur n'a pas pris de mesure pour se faire payer, s'il lui a plu de souffrir des conséquences de la loi de prescription, c'est son affaire et nous n'avons pas à y voir. Les exigences du commerce veulent que le billet soit payé dans le temps convenu. La loi va plus loin, et dit que la cause même du billet sera détruite. Cela est exigé pour la sûreté des familles. Aussi les affaires de familles en sont plus claires maintenant. On ne trouve plus de ces vieilles créances qui venaient compliquer les successions. La loi est bonne et ce serait un pas rétrograde que d'adopter la loi proposée par l'honorable député de Kamouraska. Il vaut infiniment mieux faire disparaître les causes de procès que de les multiplier. La prescription est immorale, dit-on, mais est-il bien moral d'exposer ainsi à tout propos les personnes à faire un faux serment. Car un débiteur sera grandement exposé dans ces cas à faire un pas de plus s'il a plaidé prescription et à jurer qu'il ne doit rien.

M. Blanchet—*député de Beauce*.—J'approuve les vues exprimées par l'honorable député de St-Hyacinthe. Si je parlais comme avocat je serais en faveur de la loi proposée, car les honoraires seraient plus considérables. Rendre la prescription conditionnelle, serait exposer le débiteur à un grand danger. Presque toujours le défendeur jure qu'il a payé. Si l'on consulte les travaux des codificateurs et la discussion qui eut lieu dans les Chambres, on voit que la loi existante est sortie d'un compromis. Il y a beaucoup de cas de prescription absolue, dans le droit français et dans le droit anglais. Il ne restait que peu de cas où le serment était administré. Après une longue discussion soutenue par des avocats distingués, on en vint à décider qu'il convenait de déclarer qu'il y avait prescription absolue. Les mêmes raisons existent aujourd'hui.

M. Gagnou.—J'ai entendu avec plaisir le magnifique plaidoyer de l'honorable député de St-Hyacinthe, mais il ne m'a pas convaincu.

Ma loi ne s'applique qu'aux dettes entre personnes vivantes au moment du procès, et pas plus. Je voudrais que le débiteur vienne dire qu'il ne doit pas. Voilà le but du projet.

M. le Président.—Je mets aux voix la proposition de M. Gagnon, demandant que le projet de loi pour modifier l'article 2267 du code civil du Bas-Canada soit adopté en 2e délibération.

Ont voté pour :—MM. Audet, Bernard, Demers, Deschênes, Gagnon, Houde, Marchand, Marcotte, Martel, Paradis, Poulin et Rinfret dit Malouin.—12.

Ont voté contre : — MM. Asselin, Bergevin, Blanchet, Brousseau, Carbray, Casavant, Champagne, Chapleau, Desaulniers, Desjardins, Duckett, Duhamel, Faucher de Saint-Maurice, Flynn, Frégeau, Garneau, Gauthier, Irvine, Joly, Lalonde, LeCavalier, Leduc, Lorange, Lynch, Marion, Mercier, Pâquet, Picard, Richard, Riopel, Shehyn, Spencer, St-Hilaire, Trudel et Würtele.—35.

L'Assemblée législative n'a pas adopté.

M. Gagnon.—Je demande la permission de retirer ce projet de loi. Le projet de loi est retiré.

L'ordre du jour appelle la délibération, en comité général, sur une résolution concernant le président du Conseil législatif.

L'honorable M. **Würtele** — *député de Yamaska, trésorier de la province.*—Je propose que la Chambre se forme en comité général, pour délibérer sur une résolution concernant le salaire du président du Conseil législatif. J'ai l'honneur d'informer cette Chambre que le lieutenant gouverneur ayant pris connaissance de cette proposition, il la recommande à la considération de l'Assemblée législative. A l'avenir le président du Conseil législatif ne sera plus de droit membre du cabinet. Il sera nommé pour toute la durée du parlement et recevra des appointements de \$2,000, comme le président de l'Assemblée législative. Cette modification apportée à la constitution, quant à ce qui regarde le président du Conseil législatif, est justifiée par les graves inconvénients qui résultent du cumul de la présidence d'une Chambre tout en étant membre du gouvernement. Je crois que la Chambre n'hésitera pas à adopter le changement proposé.

L'honorable M. **Chapleau** — *député de Terrebonne, premier ministre, commissaire des chemins de fer.*—Déjà à quelques reprises plusieurs honorables conseillers avaient exprimé le désir de voir le président du Conseil, plus indépendant en tant que fonctionnaire qu'il ne l'est à présent, vis-à-vis

du cabinet. L'honorable chef de l'opposition lui-même a émis l'idée que le président du Conseil ne devrait pas en même temps être l'un des conseillers exécutifs, par suite des inconvénients qui se présentaient. Il est vrai que l'on ne peut se dissimuler que le président de l'autre Chambre occupe parfois une position assez anormale. Des questions de procédure peuvent se soulever, des rappels au règlement peuvent être formulés, dans le cours d'une discussion dans laquelle il a pu prendre une part très active comme membre du gouvernement. Cependant en sa qualité de président il devra émettre une décision. Il est facile de voir jusqu'à quel point son impartialité pourra être mise en doute.

Quant à l'augmentation de la dépense il n'en est rien. Je déclare que le gouvernement va déposer sur le bureau de cette Chambre une proposition de loi ayant pour objet de réduire le nombre des ministres à six au lieu de sept.

L'honorable M. **Joly**—*député de Lotbinière*—Il est malheureux, M. le président, que le cabinet n'ait pas annoncé son intention avant aujourd'hui, de diminuer le nombre des ministres. Jusqu'ici ce que nous en avons su nous a été dit par les journaux. Dans tous les cas, pour le moment nous avons à voter une augmentation de dépenses. On nous demande de reconnaître l'existence de huit ministres, voilà le fond de la question telle qu'elle se présente. Je ne puis approuver cela. Quand nous aurons devant nous le projet ministériel, nous pourrons alors donner une décision en connaissance de cause.

L'honorable premier ministre a fait allusion à ma position quand j'étais au pouvoir. Quand j'ai été appelé à former un gouvernement, je n'ai trouvé qu'un seul membre du Conseil législatif qui ait voulu accepter un portefeuille. Mais cela ne veut pas dire que j'approuvais d'avance la loi proposée. Théoriquement, il est difficile de dire que cette mesure est mauvaise en elle-même. D'après la loi nouvelle, la nomination du président de la Chambre haute reste toujours du ressort du lieutenant gouverneur en conseil. Cependant, je crois qu'on ne devrait pas mettre le président de l'autre Chambre sur le même pied que celui de l'Assemblée législative, quant à la durée de son terme d'office, car le Conseil sera peut-être éternel (rires). A Ottawa, la nomination du président est aussi du ressort du gouvernement, mais la durée de son mandat est indéterminée. Le président change autant de fois que le gouvernement change lui-même.

Il peut donc s'attendre à se voir remplacer à tout moment. Il semble d'un autre côté assez logique qu'un nouveau gouvernement ait la nomi-

nation du président. Le gouvernement pourrait nous dire pourquoi il fixe la durée du terme d'office du président du Conseil législatif.

L'honorable premier ministre nous a déclaré qu'il se proposait de réduire le nombre des ministres à 6. Tout de même c'est une drôle de manière de réduire le nombre des membres du cabinet, en commençant par l'augmenter jusqu'à 8.

L'honorable M. **Wurtele**—*député d'Yamaska trésorier de la province*.—M. le président, les inconvénients résultant de la double fonction de président et de membre du cabinet, ne saurait être dissimulée. Le président doit, comme de raison, présider aux délibérations de la Chambre, or, comment peut-il présider, et en même temps défendre la politique du gouvernement dont il est responsable, il faut qu'à tout moment il descende du fauteuil et se jette dans la mêlée, comme le premier venu. C'est une position anormale qui ne saurait se prolonger sans nuire au caractère que doit posséder un président d'une assemblée délibérative. Il est important que le président de l'autre Chambre occupe une position aussi indépendante que celui de l'Assemblée législative. Il est plus convenable que le sort de ce haut fonctionnaire politique ne soit pas lié intimement avec celui du cabinet. Par le projet de loi, le président du Conseil législatif ne sera plus ministre à l'avenir. Le gouvernement a l'intention de réduire le nombre des portefeuilles à six. Quant aux ministres sans portefeuille, nous ne pouvons pas limiter le nombre. la couronne a bien le droit d'appeler qui elle veut à l'aider de ses conseils, et la Législature n'a rien à y voir jusqu'à un certain point du moment que ces ministres ne sont pas payés. La déclaration de l'honorable premier ministre comporte que le nombre des ministres payés ne sera que de six. Ainsi il appert que nous économiserons \$1,000 différence entre le salaire du ministre de \$3,000 et celui du président du Conseil fixé à \$2,000.

L'honorable M. **Marehand**—*député de St-Jean*.—L'honorable premier ministre dans son argumentation en faveur du changement à la constitution du Conseil législatif s'est contenté de dire que ce projet de loi a pour but d'exempter le président du Conseil à descendre de son fauteuil, quand il lui faut prendre part aux discussions. Cela ne vaut pas \$2,000, pour exempter l'honorable président de la Chambre haute de temps en temps de ces exercices. La constitution dit que l'un des ministres sera de fait président de cette Chambre. Je ne vois pas en quoi ce fonctionnaire sera à l'avenir plus indépendant du gouvernement qu'il ne l'est maintenant, parce qu'il sera toujours la créature du cabinet qui l'aura choisi et nommé. On dit que cela donnera plus de dignité aux

sances du Conseil, parce que le président ne sera pas obligé de laisser le fauteuil vacant. Mais je prie la Chambre de bien vouloir remarquer que cela ne l'empêchera pas de descendre de son fauteuil, car il aura toujours le droit de prendre part à la discussion, à moins toutefois que l'on mette des restrictions à l'exercice de ce droit. Je serais bien aise pour ma part de savoir ce que le Conseil en pense. A ce sujet, le ministre dit que cette honorable et vénérable Chambre s'est divisée par moitié lorsqu'il s'est agi de voter le principe de cette loi, et que si le Conseil eût été au complet, la proposition ministérielle aurait probablement été repoussée.

Un président électif serait préférable. On veut mettre le président de la Chambre haute sur le même pied que celui de l'Assemblée législative. On devrait suivant moi, aller plus loin que l'on va. Je crois m'apercevoir que la politique du gouvernement a changé à ce propos. Au commencement de la session, j'ai demandé pourquoi on avait nommé un tel ministre et augmenter ainsi les dépenses. L'honorable premier ministre m'a répondu que le président du Conseil législatif avait eu le patriotisme de remplir ce poste sans exiger de salaire.....

M. le **Premier ministre**..... comme ministre.

L'honorable M. **Marchand**.—Nous n'avons pas approfondi les intentions du gouvernement....

Les résolutions que nous avons devant nous ne sont pas une garantie que le nombre des ministres sera réduit à six. Il n'en est pas question du tout. Je crois que le gouvernement aurait dû présenter les deux mesures comme un tout, car l'une ne va pas sans l'autre.

M. le **Premier ministre**.—J'ai déclaré que le nombre des ministres ne serait à l'avenir que de six.

L'honorable M. **Mercier**—*député de Saint-Hyacinthe*.—La modification proposée implique un changement dans notre constitution; je me rappelle jusqu'à quel point, nos collègues de l'autre côté de la Chambre (l'orateur désigne la droite) étaient particuliers sur ce point. On ne voulait pas entendre parler de toucher en quoi que ce soit à cette constitution. Je suis heureux de voir que je suis d'accord avec les honorables députés de la droite sur le point que la constitution de 1867 n'est pas aussi parfaite qu'on l'a dit. Je reconnais bien que les hommes qui ont pris part à la conférence de 1864 étaient fort distingués par leurs talents et leur expérience politique. Cependant, je ne puis m'empêcher de dire que si on avait écouté les conseils de ceux qui formaient alors l'opposition, on ne serait pas obligé de modifier

cette constitution comme on l'a fait depuis et comme on le fera encore. Lorsqu'elle fut soumise à l'ancienne législature des Canadas-Unis, ceux qui en étaient les auteurs firent la déclaration suivante : la constitution est un traité et tous les amendements qui pourront être faits seront considérés comme un manquement à la parole donnée. On n'a pas le droit de toucher à cette constitution ; il faut l'adopter ou la rejeter en bloc. Cependant les autres provinces ont bien modifié la leur, et la question des modifications faites a été renvoyée en Angleterre, et la décision donnée n'a pas été à l'avantage des deux vieilles provinces. Cela prouve que les pères de la Confédération n'étaient pas arrivés à la quintessence de la sagesse. Je le répète, je suis heureux, M. le président, que la droite soit de mon opinion sur la question de l'opportunité de modifier la constitution.

Je ne me dissimule pas, M. le président, la position difficile que j'occupe. Je dois combattre le gouvernement pour avoir empêché que la constitution fut changée et pour avoir, par une lutte acharnée, amené la chute du cabinet de mon honorable ami le député de Lotbinière, je sens bien que le gouvernement va espérer que je lui donne mon appui. Malgré tout ce que cette déclaration pourra avoir de surprenant, je dirai que je l'approuve de nous demander la modification contenue au projet de loi. Ce n'est pas assez sans doute. Ce n'est pas tout ce que je voudrais voir de changement dans la constitution quant à ce qui regarde le Conseil législatif. Mais enfin, cette proposition de loi est un progrès, et je vais m'efforcer de le démontrer.

Je crois que c'est une faute que d'obliger le lieutenant gouverneur à prendre le président du Conseil comme l'un des ministres. Ceci est dangereux advenant une crise. La constitution dit expressément qu'il faut prendre le président du Conseil pour en faire un ministre. C'est là un grand vice dans notre organisation politique. Il ne faut pas qu'un fonctionnaire public soit de droit ministre. Le gouvernement dont j'ai eu l'honneur de faire partie s'est trouvé dans une fort singulière position par le fait de cette disposition dans la constitution. J'ai été obligé d'avoir pour collègue un membre combattu par la grande majorité de la Chambre au sein de laquelle il représentait le cabinet, et ce qui plus est, nous avons eu à siéger comme gouvernement avec le représentant d'une Chambre dont nous avons voté l'abolition et que nous avons promis de faire disparaître, si cela nous était possible. J'ai dit que cette loi constituait un progrès et je le prouve. Si nous reconnaissons la nécessité de déclarer qu'à l'avenir le président du Conseil législatif ne sera plus de droit membre du cabinet, il faut bien d'un autre côté que cette Chambre ait un président.

Pour ma part j'espère que c'est le premier pas fait dans la voie de l'abolition de cette Chambre. On propose de lui donner des appointements de \$2,000 par année, égaux au salaire du président de l'Assemblée législative, qui a été diminué par suite de l'état délabré de nos finances. Du moment que le Conseil ne nous impose plus son préséance, et c'est là l'émancipation que j'ai rêvée, nous échappons à la lutte contre laquelle j'ai lutté. Car du moment que vous déclarez qu'il faut le président de la Chambre haute comme ministre, vous admettez que le Conseil est lui aussi responsable comme l'Assemblée et qu'il a le droit d'intervenir dans tous les actes administratifs et politiques du gouvernement, c'est-à-dire que cette responsabilité lui donne droit de renverser un cabinet, vous déclarez aussi que le gouvernement en a besoin. Je regrette de différer d'opinion avec mes amis de l'opposition. J'ai beaucoup de respect pour l'avis de l'honorable chef de l'opposition et je suis peiné de partager une opinion qui n'est pas la sienne. Mais je ne suis pas venu ici pour représenter les vues des autres, mais les miennes, et cela sans égard pour les vieilles liaisons de parti. J'ai accepté le mandat des électeurs de St-Hyacinthe à condition d'être libre de faire valoir mes vues, et c'est ce que je fais tout en ayant essayé d'échapper à la responsabilité de ce mandat que je ne voulais pas accepter. Je regrette, non de m'accorder cette fois-ci avec les honorables députés de la droite, mais de me séparer ainsi de mes amis. Mais enfin, je crois que mon devoir m'impose ce sacrifice et je l'accomplis honnêtement et de bonne foi.

La Chambre se forme en comité général.

L'honorable M. **Wurtele**—*député de Yamaska, trésorier de la province*.—Je propose que le blanc qui a été laissé dans la résolution soit rempli en écrivant les mots deux mille piastres.

L'honorable M. **Irvine**—*député de Mégantic*.—On pourrait soulever une objection sur le fait que cette loi, impliquant une dépense des finances public, a pris naissance dans l'autre Chambre. Je dis cela simplement pour constater que cela ne passe pas inaperçu.

M. le **Premier ministre**.—Ce projet devait prendre naissance dans le Conseil, parce qu'il touchait à un point de la constitution qui se rapporte exclusivement à cette Chambre. Le gouvernement a compris qu'il devait en laisser l'initiative à l'autre Chambre. Au reste dans les circonstances, nous avons fait pour le mieux.

La résolution suivante est adoptée : " Qu'il soit payé au président

du Conseil législatif un traitement annuel de deux mille piastres, sans préjudice de son indemnité de la session.

Les projets pour modifier les lois concernant la vente et l'administration des terres publiques, est adopté en deuxième délibération et renvoyé au comité général.

L'ordre du jour appelle la deuxième délibération sur le projet de loi concernant les arpenteurs et les arpentages dans la province de Québec.

L'honorable M. **Piyp** — *député de Gaspé, commissaire des terres de la Couronne.*—Par cette loi la profession des arpenteurs est constituée en corps politique. Dans ce projet j'ai consolidé toutes les lois concernant les arpentages auxquelles j'ai fait quelques légères modifications. A la dernière session, j'ai promis de déposer dans le cours de celle-ci une loi sur le sujet. Il était entendu que les arpenteurs seraient mis sur le même pied que les autres professions. Il sera établi un bureau et l'on pourra faire des règlements quant à ce qui regarde l'admission à la pratique ou à l'étude. Il n'y a pas de changement sous ce dernier rapport. Ce projet a été soumis à diverses reprises à un comité que messieurs les arpenteurs avaient choisi pour examiner cette législation, et on m'a dit que tel qu'il est ce projet est pour eux très-acceptable.

L'an dernier, l'honorable procureur général a soumis un projet de loi relatif au barreau et en le déposant il nous a dit qu'il devait être accepté tel quel parce que la profession avait bien mûri les différentes dispositions de la nouvelle loi et les avait acceptées. Je demande la même chose pour ce projet. J'en ai surveillé moi-même la rédaction et je crains pouvoir dire que la profession l'accueillera avec satisfaction.

Le projet est adopté en deuxième délibération et renvoyé au comité général.

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 un ordre de la Chambre, en date du 29 mars 1882 demandant le 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, le nom des municipalités qui ont reçu de l'argent pour le but mentionné plus haut et le montant reçu par chaque municipalité.

2. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 21 mars 1882 demandant le dépôt sur le bureau de cette Chambre, de copie des relations des faits recueillis par M. le comte Henri de Puy Jalon, pendant

le cours de son exploration géologique officielle, le long de la côte nord du golfe St-Laurent, pendant les années 1880 et 1881.

3. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 avril 1882, demandant copie de toutes lettres, correspondances, requêtes, certificats et documents échangés entre le gouvernement et certaines personnes du comté de Montmagny, relatifs à l'admission d'Arsène Collin, dans l'asile de Beauport, et aussi toutes correspondances échangées, comme susdit, pour le paiement des frais d'entretien dans l'asile du dit Arsène Collin.

La séance est levée.

ASSEMBLÉE LEGISLATIVE.

Séance du mardi, le 18 avril, 1882.

SOMMAIRE :—Délibération, en séance de comité, sur une résolution concernant le fonds de bâtisse et de jurés : MM. Würtele, Champagne, Robertson, Picard, Trudel, Mercier, Stephens, Laberge et Gagnon.—Dépôt, par l'honorable M. Pâquet, de la réponse à une résolution de la Chambre, relative à la perception faite pour ventes de terres aux colons ; aussi copie de l'arrêté du conseil et autres documents concernant la compagnie de colonisation et des terres de la Puissance.—Délibération, en séance de comité, sur le projet de loi concernant la vente et l'administration des terres publiques : MM. Picard, Blanchet, Asselin, Riopel, Houde, Flynn, Foupore et Stephens.

PRÉSIDENCE DE L'HONORABLE L. O. TAILLON.

La séance est ouverte à trois heures et quinze minutes.

Les projets de lois concernant le président du Conseil législatif et pour autoriser la création d'une société d'industrie laitière de la province de Québec, sont déposés sur le bureau de la Chambre ; la deuxième délibération est renvoyée à demain.

L'ordre du jour appelle la délibération en comité général sur une résolution concernant le fonds de bâtisses et de jurés.

L'honorable M. **Würtele**—*député d'Yamaska, trésorier de la province*.—J'ai l'honneur de proposer que la Chambre se forme en comité général pour examiner la résolution inscrite à l'ordre du jour.

Je déclare que Son Honneur le lieutenant gouverneur, ayant pris connaissance du sujet de cette proposition, il la recommande à la considération de l'Assemblée législative.

M. le président, par le chapitre 109 des statuts refondus, il est créé un fonds pour pourvoir à la construction des palais de justice et pour le paiement des jurés. Les montants prélevés en vertu de cette loi sont de \$48 par année pour les chefs-lieux des districts judiciaires, de \$24 pour les municipalités situées dans le comté où est le chef-lieu, et de \$12 pour les municipalités des autres collèges électoraux. En 1876, il fut adopté une loi abrogeant la disposition relative au paiement des jurés. En 1878, une autre loi remet les choses dans l'état où elles étaient auparavant, quant au paiement des jurés, et déclare qu'il y aura exemption de cette taxe quand les autres ressources donneront suffisamment. Tout cela a eu l'effet de compliquer la législation sur le sujet.

En 1881, une nouvelle loi fut adoptée ordonnant aux secrétaires-trésoriers des municipalités situées dans une étendue de trente milles du chef-lieu du district judiciaire de préparer une liste des jurés.

Le gouvernement avance beaucoup d'argent pour ce service, avances qu'il est remboursés par les districts. On trouve que les districts ont à leur crédit une certaine somme, mais que l'on regarde de l'autre côté de la page et l'on verra qu'il y en a qui sont en dette envers le gouvernement. Il n'y a que cinq districts qui ont des surplus à leur crédit.

Maintenant, la Chambre doit considérer s'il convient de laisser aux municipalités la faculté de ne pas payer leur part aux fonds des jurés, pourvu que les jurés venant de ces municipalités ne soient pas payés. Les paroisses ont en moyenne 300 électeurs, et il y a trois jurés. Les dépenses de ces trois jurés sont de douze piastres chacun. Pour s'exempter de payer \$12, la municipalité met à la charge de trois citoyens seulement la somme de \$30 à \$36 de dépenses. Si la municipalité payait ses \$12 de contribution, cela représente 2 cents par individu. Il pourrait être fait quelque chose pour améliorer cela.

M. Champagne—*député des Deux-Montagnes*.—Cette question est extrêmement importante et elle regarde surtout les nouveaux districts. Je dirai aussi que la loi réglant cette matière est changée trop souvent. Cela a pour effet de créer de nouveaux embarras pour les municipalités qui, à la fin, finissent par ne rien y comprendre du tout.

On devrait mettre un peu plus de clarté dans cette législation. Je crois de plus, que la base de la contribution est mauvaise. On devrait établir une contribution uniforme pour toutes les municipalités du district judiciaire. Le système actuel est très-défectueux à mon avis, et devrait être mis de côté,

L'honorable **M. Robertson**—*député de Sherbrooke*.—La base de la contribution est injuste. Pour moi, je suis d'avis que l'on devrait prendre pour base le rôle d'évaluation. On devrait aussi tenir un compte séparé pour les recettes et pour les dépenses de l'administration de la justice dans chaque district judiciaire. De la sorte on saurait où l'on va. Par le système actuel le trésorier de la province marche à l'aveugle.

M. Picard—*député de Richmond et Wolfe*.—Je concours dans les remarques que vient de faire l'honorable député de Sherbrooke, Les municipalités pauvres devraient payer moins que celles qui sont riches.

M. Teudel—*député de Champlain*.—M. le président, à l'encontre des honorables députés qui ont pris la parole avant moi et qui ont fait connaître leurs griefs contre la loi, je dois dire que dans le collège élec-

toral de Champlain, on n'a pas à se plaindre de la loi existante. Je crois qu'il faudrait apporter beaucoup de soin dans le remaniement de cette législation qui, après tout, est dans l'ensemble, assez juste et assez satisfaisante.

L'honorable M. **Mercier**—*député de St-Hyacinthe*.—L'état que nous a distribué l'honorable trésorier établit qu'il y a une injustice de commise. Ainsi il y a des districts qui ont un excédant à leur crédit, tandis que d'autres districts riches doivent des sommes énormes. Il y a sans contredit quelque chose d'injuste dans cet état. On a suggéré de changer le mode de répartir la contribution qui doit être prélevée. Je crois que ce serait un mauvais système que de prendre pour base le rôle d'évaluation, car dans ce cas il y aurait des municipalités qui paieraient plus que pour la proportion des frais encourus.

Il faut aider le gouvernement à percevoir les dettes qui existent pour ce service. A Ontario la décentralisation judiciaire est partout, même dans le paiement des frais. Ici on a donné des cours de justice, mais on a dit que le gouvernement paierait. Il est de beaucoup préférable de faire percevoir ces contributions par le gouvernement municipal; cela entraîne infiniment moins de frais. On doit aider le gouvernement à percevoir ces dettes, pour ne pas être obligé d'imposer de nouvelles taxes contre lesquelles je suis en autant qu'elles ne me paraîtront pas d'une absolue nécessité. S'il y a tant de dû c'est que les shérifs n'ont pas perçu les sommes que les municipalités sont obligées de payer au fonds de bâtisses et jurés. Je me rappelle que lorsque j'exerçais les fonctions de solliciteur général j'ai signifié à ces fonctionnaires d'avoir à surveiller avec soin cette perception.

L'honorable M. **Wurtele**—*député d'Yamaska, trésorier de la province*.—L'honorable député de Sherbrooke a dit que les procédés de comptabilités ne sont pas suffisamment clairs quant à ce qui concerne le fonds de bâtisses et jurés, et il a ajouté que le trésorier marche à l'aveugle.

Si je suis aveugle, ce n'est que depuis huit semaines tandis que l'honorable député l'a été pendant huit années, autant d'années pour lui que de semaines pour moi. Je ne peux pas en justice prendre pour base le rôle d'évaluation, parce que le montant de la contribution est consacré à maintenir les cours de justice et pour le paiement des jurés, et que ce montant est fixé, autrement il faudrait recommencer tous les ans à déterminer ce que chaque municipalité devrait payer. Je suis prêt à accepter la suggestion qui m'a été faite de modifier la loi de manière à

payer une somme uniforme. Sincèrement, je ne vois pas pourquoi on fait payer douze piastres dans un cas, \$24, dans l'autre et \$48, dans le troisième. Quant aux observations très-justes de l'honorable député de St-Hyacinthe, je dois lui dire que des mesures vont être prises pour activer la rentrée de ce qui est dû, en accordant sans doute, un délai basé sur la richesse des municipalités endettées. Autrement, si on ne fait pas payer, il faudra en justice rembourser celles qui ont payé, et j'avoue que comme trésorier, je ne suis pas prêt à recommander cela. J'ai déjà réglé avec des municipalités endettées, en prenant en considération leur état de richesse. Quant à ce qui est dû, il sera tenu compte du montant payé aux jurés par les municipalités ou, dans les cas où les jurés n'ont pas été payés, les comptes seront réduits d'autant.

M. Stephens—*député de Montréal-Centre*.—Je suis en faveur de la législation proposée. Il faut s'habituer à la taxe, car la vente du chemin de fer nous y conduit forcément. Contrairement à l'opinion exprimée par l'ancien trésorier, j'approuverais le système dans lequel le rôle d'évaluation servirait de base à la fixation de la contribution. On dit que l'administration de la justice est coûteuse, mais aussi pourquoi ne pas se débarrasser de ces gens qui encombrant les bureaux du palais de justice à Montréal et qui ne font rien, si ce n'est de toucher régulièrement leur salaire. On pourrait faire beaucoup d'économie en renvoyant ces fainéants qui ne font absolument rien pour gagner l'argent qu'ils reçoivent.

M. Laberge—*député de Châteauguay*.—L'honorable trésorier nous a dit qu'il ne savait pas pourquoi la loi fixait une contribution différente pour les municipalités dans le district judiciaire. La raison de cette différence, c'est que les municipalités qui sont les chefs-lieux ou qui sont situées dans le comté où se trouve le chef-lieu sont censées jouir de plus grands avantages que celles qui en sont éloignées. Ainsi, par exemple, au chef-lieu demeurent les avocats, les employés de la cour. Les personnes qui viennent aux termes de la cour laissent un certain montant d'argent au chef-lieu, sous forme de frais de pension et autres. Il me paraît bien juste que le chef-lieu ayant ces moyens de faire de l'argent parce que la cour est là, soit appelé à payer plus que les autres municipalités. De plus, la population du chef-lieu n'a pas de voyage coûteux à faire pour aller à la cour.

Elle est à leur porte, tandis que ceux qui demeurent à 20, 25, 30 et 40 milles et même davantage, ont à faire un voyage coûteux et se prolongent quelquefois pendant plusieurs jours. N'est-il pas raisonnable que

ces citoyens paient moins que les autres, que ceux qui demeurent à la porte du palais de justice. De plus, les jurés du chef-lieu peuvent s'occuper de leurs affaires le soir, tandis qu'il n'en est pas ainsi pour les autres. Depuis que je suis député, cette loi a été changée trois ou quatre fois, à la demande d'un ami du gouvernement qui représente un district qui le désire, sans considération pour les intérêts généraux qui sont en jeu. Ceci ne devrait pas être permis, car c'est un système des plus défectueux.

M. Gagnon — *député de Kamouraska*. — L'état que l'honorable trésorier nous a fait distribuer n'est pas exact, car il ne tient pas compte de la taxe payée au moyen de l'imposition d'un timbre. Je crois qu'il est injuste de faire payer aux municipalités qui ne fournissent pas de jurés, leur part de contribution aux fonds de bâtisses et jurés. Au lieu d'établir un tarif uniforme il serait plus juste de faire payer \$24 aux municipalités situées dans un rayon de 30 milles.

La suite de la délibération est renvoyée à demain.

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

Les projets de lois suivants sont adoptés en 2e délibération et renvoyés au comité des intérêts locaux :

Pour autoriser la compagnie de chemin de fer de Jonction de St-André, d'émettre des débetures et de s'amalgamer avec d'autres compagnies de chemin de fer ;

Pour modifier la charte de la société de crédit foncier franco-canadien ;

Pour constituer le collège commercial de Varennes ;

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

Le projet de loi pour constituer la compagnie d'éclairage au gaz, de St-Hyacinthe est définitivement adopté dans les formes réglementaires.

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

Réponse à un ordre de la Chambre, pour 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 aux colons, dans les différentes parties de la province, depuis le 1er mars 1881 jusqu'au 1er mars 1882.

2. Réponse à une adresse demandant :

1. Copie de l'arrêté du conseil en date du 1er avril et approuvé le sept avril 1881, concernant la requête de la compagnie de colonisation et des terres de la Puissance, pour l'achat de certaines terres du domaine public, en cette province.

2. Copie de toute correspondance entre les promoteurs et les officiers de la dite compagnie et le commissaire des terres de la couronne et autres officiers du gouvernement, relativement à cet octroi.

3. Copie de toute décision ou ordre émis par le commissaire des terres de la couronne concernant le dit octroi.

4. Copie de toute réclamation contre le gouvernement pour compensations, et aussi, copie de la correspondance à ce sujet, de la part de la compagnie de colonisation et des terres du Canada, concernant le bois de construction sur les dites terres.

L'ordre du jour appelle la suite de la délibération, en comité général, sur le projet de loi concernant la vente et l'administration des terres publiques.

M. Picard—*député de Richmond et Wolfe*.—Cette loi demande que le bois de pin soit réservé au gouvernement. Cette réserve fera dommage au colon. Je désire que le gouvernement ait le revenu qui provient de la coupe du bois, mais je ne vois rien qui empêche que le colon ne puisse pas jouir des mêmes avantages que le marchand de bois, du moment que le colon paie le droit exigé du premier. La loi telle qu'elle est, obligera le colon d'aller chercher son bois aux villes, car c'est là la conséquence du privilège donné aux grands commerçants de bois. Tout ce qui reste de terrains forestiers dans la province est vendu. Les terres sont déjà assez réduites en valeur pour qu'on ne devrait pas priver le colon du droit de couper le bois de pin. Si on donne le privilège au marchand, tout le bois de pin ira aux villes. Je ne demande pas que le colon ait la coupe pour rien. Non, M. le président, je veux bien qu'il paie, mais au moins qu'on le mette sur le même pied que le commerçant.

Il serait facile de faire faire la perception par les gardes-forestiers qui ont les billots de pin sur les rivières ou près des moulins. En coupant le bois lui-même le colon fera ainsi de l'argent ce qui lui permettra de pousser plus activement les travaux de sa ferme. Dans le cas contraire vous dépouillez le colon sans que le trésor en bénéficie. Le gouvernement ne perdra rien par l'opération de mon système, car il retirera du colon le même revenu que du marchand de bois. Ce système devra être appliqué à tout le moins à cette région qui s'étend des cantons de l'est en descendant.

M. Blanchet—*député de Beauce*.—Les colons méritent d'être encouragés et protégés. Quand ils sont au fond de la forêt, leur seul moyen de faire quelque argent est de vendre le bois qu'ils abattent. On

devrait leur accorder les mêmes privilèges que ceux donnés aux marchands de bois. Le principal objectif de la loi est de préserver le bois de pin et aussi de créer une source de revenu. L'un et l'autre de ces buts sont atteints par le système suggéré. J'ose espérer que l'honorable commissaire ne refusera pas de se rendre à la suggestion de mettre le colon sur le même pied que les marchands, car je le sais, l'honorable ministre n'est pas hostile à la chose en elle-même. L'article deux dit que : " Nonobstant la réserve ci-dessus, les concessionnaires, porteurs ou non de lettres-patentes ou leurs ayans cause, pourront cependant, couper et employer le bois de pin qui leur sera nécessaire pour la construction de leurs bâtisses et clôtures sur ces terrains ;—et, en payant le même prix que les porteurs de licence pour la coupe du bois, ils pourront disposer en outre à leur gré, de celui qu'ils abattront dans les défrichements nécessaires pour l'obtention des lettres-patentes."

Ainsi pour le bois que le colon abattra dans le cours des opérations de défrichement, il jouira des mêmes avantages que le marchand de bois. Il est aussi déclaré que l'honorable commissaire aura le droit de faire des réglemens, or je voudrais que l'honorable ministre se rappelle de mettre les colons sur le même pied que le commerçant de bois, car je ne vois pas quelle objection le gouvernement aurait de permettre au colon d'acheter le bois de pin comme il le vend au marchand de bois. Il n'y a pas à se le dissimuler, M. le président, la province ne deviendra grande et prospère que si nous développons l'industrie agricole et si nous faisons en sorte que la colonisation marche rapidement. Nous réussirons à faire de notre patrie un pays prospère, habité par une population vivant dans l'aisance.

M. Asselin—*député de Rimouski*.—M. le président, le collège électoral de Rimouski renferme un vaste territoire non colonisé. Sachant les besoins de la classe intéressante des colons, connaissant les dures privations auxquelles ils sont exposés, et le peu de ressources qu'ils ont à leur disposition, je ne puis que repousser la réserve du bois de pin que nous a proposée le gouvernement. Cette réserve, d'après l'interprétation que je donne au projet de loi, s'étend même jusqu'après l'émanation des lettres-patentes. Ainsi le colon sera propriétaire et cependant les étrangers seront toujours maîtres d'intervenir dans ce droit de propriété. Il est indubitable que l'avenir du pays est dans la colonisation. Nous devons faire reconnaître ce fait dans la législation que nous faisons.

Déjà les lois sont trop sévères. L'article 2 du projet ajoute encore à la sévérité qu'il y a dans la législation. Cette sévérité a de bien tristes conséquences parfois. C'est ainsi que j'ai appris avec beaucoup de regret

que pas moins de six cents personnes de Rimouski et des districts environnants sont allés travailler en Haut-Canada et au Manitoba, et on m'a écrit que ces personnes auraient été disposées de prendre des terres, de s'établir dans notre province, de contribuer par leur industrie, leur travail, leur énergie et leur patriotisme au développement de notre patrie, si ce n'eût été la sévérité trop grande de nos lois sur la colonisation. Ces faits doivent nous amener à réfléchir sérieusement, à modifier un système qui est susceptible de donner de pareils résultats. Je supplie le gouvernement de vouloir bien revenir sur sa décision et de modifier sa loi de manière à offrir plus d'avantages aux colons qui, de leur côté, font assez de sacrifices, se livrent à un travail assez rude, assez dur pour mériter que nous les aidions autant que la chose est possible.

M. Riopel—*député de Bonaventure*.—M. le président, je considère que le projet de loi soumis par l'honorable commissaire des terres aura l'effet de contribuer à la conservation de nos forêts, surtout du pin, dont la rareté se fait déjà sentir dans beaucoup d'endroits. En même temps ces dispositions sont favorables à la colonisation, parce qu'elles protégeront le nouveau colon contre la tentation de choisir un lot dont le sol est de qualité inférieure, mais sur lequel se trouve une certaine quantité de bois de valeur. Ce colon y voit l'avantage de faire quelques bénéfices immédiats, en vendant au plus vite le bois de commerce qu'il y trouve; il sacrifie quelques années de son temps sur une terre qui n'est pas propre à la culture, ou d'une qualité bien inférieure. Puis il se prend de découragement, et va chercher ailleurs les moyens de faire vivre sa famille.

En vertu de la loi qui nous est maintenant soumise, celui qui voudra acquérir un lot pour s'y établir choisira le terrain le plus propre à la culture sans égard à la valeur du bois de pin qui pourra s'y trouver. Il n'aura en vue que le défrichement de sa terre pour se procurer les moyens de vivre de ses produits; et la colonisation fera des progrès plus sûrs et durables.

D'un autre côté, celui qui voudra acquérir un lot, exclusivement pour exploiter le bois, aura la faculté de le faire.

Dans mon humble opinion l'ensemble de cette mesure est à l'avantage de la colonisation, tout en augmentant le revenu public, et protégeant la conservation de nos bois de valeur.

Cependant, je dois dire, M. le président, que je retrouve que cette loi ne donnerait pas une protection suffisante au colon, pour le cas où il se trouverait du pin sur son lot. Je me permettrai de suggérer que l'on accorde au concessionnaire d'un lot la préférence sur toute autre personne pour

acheter, au prix fixé par le gouvernement, tout le pin qui se trouvera sur sa terre, pourvu qu'il se conforme aux règlements en force. Cet amendement ferait disparaître l'inconvénient qui devra résulter du fait que deux propriétaires auraient des droits sur un même lot, l'un ayant droit au pin, et l'autre réclamant le sol avec le reste de bois qui y croît.

Le concessionnaire d'une terre sera libre d'acheter le pin ; ou s'il le préfère, il permettra à toute autre personne d'acquérir ce droit.

J'invite l'honorable commissaire des terres à accepter cet amendement, qui aura pour effet de faciliter et de protéger les colons.

En leur accordant cette protection qui me paraît tout à fait juste, la colonisation serait favorisée, le revenu public n'y perdrait rien, et la mesure qui est maintenant devant nous atteindrait le but proposé dans toutes ses parties.

M. Houde—*député de Nicolet*.—M. le président, qu'il me soit permis de faire remarquer à l'honorable commissaire des terres de la couronne que l'article premier du projet de loi concernant la vente et l'administration des terres publiques, qui est maintenant soumis à la considération de cette Chambre, est contraire aux intérêts et à l'encouragement que nous devons accorder à la colonisation.

La clause 17*a* dit qu'il y aura à l'avenir une réserve du bois de pin, sur les terres publiques acquises par vente, concession, location, bail ou permis d'occupation, que ce bois sera la propriété de la couronne, et la réserve en sera mentionnée dans les billets de location et dans les lettres-patentes,—et la clause 17*b* dit que lorsqu'il n'y aura pas de licence pour la coupe du bois sur telles terres publiques, le commissaire pourra, dans ce cas vendre à l'enchère, le bois de pin réservé par la présent acte.

Ce qui veut dire clairement M. le président, que le colon ne sera jamais le maître absolu de son terrain, car tant qu'il y aura un morceau de bois de commerce sur la terre du colon le gouvernement ou ses représentants auront le droit exclusif de couper le pin et de faire des chemins sur sa terre partout où bon lui semblera pour l'exploitation de ce bois. Jusqu'à ce jour, du moment que le colon avait rempli les conditions voulues par son billet de location, il avait le droit à l'obtention de la lettre-patente lui conférant le droit absolu de son terrain, et en conséquence il avait le droit d'exploiter à son profit le peu de bois de commerce qu'il y avait encore sur sa terre.

Par le projet de loi qui nous est maintenant soumis, l'honorable commissaire met le colon dans une position critique, car il le prive d'ex-

plaiter la seule ressource qui peut l'aider à subvenir aux besoins de sa famille et au défrichement de sa terre.

Nous savons tous, M. le président, que le pauvre colon qui débute au milieu de la forêt, pour chercher à arracher du sein de la terre, une subsistance pour lui et sa famille, n'y arrive pas toujours le gousset bien garni.

Le fait est, M. le président, qu'il n'y a pas cinq colons sur cent, qui jouissent sur leurs vieux jours de la terre qu'ils ont défrichée en premier lieu, car le colon est obligé dès le début de l'ouverture de sa terre de contracter des dettes pour ne pas laisser souffrir sa famille et commencer les premiers défrichements ; lorsque l'échéance arrive, la débâcle commence, et le terrain sur lequel il a versé tant de sueurs et enduré tant de misères, est vendu par le shérif. Voilà, M. le président, l'avenir qui attend les trois-quarts du temps le pauvre colon, et pourtant s'il y a une classe de la société qui mérite de l'encouragement, c'est bien la classe agricole.

Tout le monde comprend, M. le président, que notre province ne pourra marcher dans une voie de progrès et de prospérité, qu'en autant que l'agriculture et la colonisation seront encouragées de manière à accorder aux colons une aide plus considérable et plus en rapport avec les grandes dépenses que nécessite l'ouverture d'une terre dans la forêt.

Eh bien, M. le président, si ce projet de loi passe, ce sera le contraire qui arrivera — le colon se découragera et ira grossir le nombre déjà trop considérable de nos compatriotes aux Etats-Unis. Voilà une perspective qui n'est pas trop agréable pour l'avenir de notre province.

Si l'honorable commissaire veut absolument augmenter le revenu des terres de la couronne, qu'il prenne un autre moyen que celui de le faire aux dépens des sueurs du pauvre colon. Je conseille à l'honorable commissaire, s'il veut connaître les moyens de cette classe de la société, qu'il aille faire une petite excursion dans les cantons de l'est et il reviendra convaincu que la position du colon n'est pas enviable, et qu'au contraire il a besoin de toute la sollicitude du gouvernement.

Je termine mes remarques, M. le président, en espérant que l'honorable commissaire des terres de la couronne voudra bien retirer son projet de loi ou le modifier de manière à laisser au colon le même privilège que la loi lui a toujours accordé jusqu'à ce jour.

L'honorable M. Flynn — député de Gaspé, commissaire des terres de la couronne. — M. le président, j'ai déjà donné des explications sur les dispositions de ce projet de loi. Je crois avoir démontré qu'il était dans l'intérêt du pays. Il a reçu l'approbation des deux côtés de la Cham-

bre. L'honorable député de Lotbinière lui-même y a donné son adhésion, lui qui a fait une étude spéciale de la question. Je ne dis pas cela dans le but de déprécier l'opinion de mes amis de ce côté-ci de la Chambre (l'orateur désigne la droite), mais simplement pour constater que la loi telle que déposée a eu l'approbation de personnes qui s'y entendent. Je vais donner de nouveau des explications, qui, je l'espère, convaincront les honorables députés qui viennent de critiquer certaines dispositions du projet de loi, que cette loi, prise comme ensemble, sera avantageuse aux intérêts généraux de la province et qu'elle est exigée par l'état précaire de nos finances.

En 1880, la Législature d'Ontario adoptait une loi dans le même sens que celle que j'ai déposée sur le bureau de cette Chambre. Depuis, on n'a pas cessé de nous demander une loi semblable. S'il n'y a pas de loi de faite, je suis convaincu qu'avant peu le bois de pin disparaîtra complètement.

Déjà, il y a des régions entières de bois de pin de détruites. Il faut donc réserver le pin et même songer à reboiser les régions qui ont produit du pin. Deux causes principales contribuent à cette déplorable destruction de nos richesses forestières. En premier lieu, les incendies jouent un rôle fort considérable. Je n'ai qu'à rappeler les feux qui ravagent nos forêts pour que la Chambre se fasse une idée de la destruction qui a lieu. La seconde cause, c'est le gaspillage fait par la manufacture de bois carré et par le colon. Je déclare, comme commissaire... je n'hésite pas à dire en ma qualité officielle, qu'il sera impossible de gouverner si la Chambre n'est pas formement décidée de prendre des mesures pour protéger et faire rendre au domaine public tout ce qu'il peut produire. La vente des terres ne rapportent presque rien au trésor et les frais que ce service entraîne s'élèvent à deux fois et demie de la recette versée. Le seul revenu fixe que nous ayions à part du subsidé fédéral, c'est celui du ministère des terres de la couronne. Je le demande à la Chambre, comment allons-nous gouverner si la députation n'aide pas au gouvernement à protéger le trésor dans les ressources qui sont à sa disposition. Au reste, plusieurs de mes honorables amis de la droite se sont effrayés à tort sur la portée de cette loi. Je prétends qu'elle n'affecte pas les intérêts de la colonisation. Ontario, une province agricole par excellence, a adopté une loi identique quant au fond, à celle-ci, et cependant il est bien certain qu'il était moins nécessaire là qu'ici de faire une telle législation.

J'ai déjà fait observer que les lots boisés de pin ne sont pas propres à la culture et que partout, aucun tort n'est causé à la cause de la colonisation.

Le colon qui ont pris de ces lots les ont dénudés de tout le bois qu'il y avait et les ont ensuite abandonnés, et la mousse y croît à l'heure qu'il est. Cette loi n'affecte pas du tout la colonisation aujourd'hui, elle ne s'applique qu'aux colons de l'avenir. Il existe une réserve statutaire pour l'épINETTE et par le projet nous faisons un pas de plus, que le lot soit sous licence ou non. S'il y a licence, le marchand aura le droit de prendre le bois de pin, à part ce que le colon aura besoin. Il y a un inconvénient et je l'ai prévu. Les règlements pourvoiront à cela: ils donneront au colon la préférence pour l'acquisition du droit de coupe. En rédigeant une loi comme celle-ci il faut tenir compte aussi des autres intérêts qui sont en jeu. Je suis prêt à faire une autre concession à ceux qui craignent que la cause de la colonisation soit affectée d'une manière déplorable par ce projet, je suis prêt à dire que le bois de pin sera vendu de préférence au colon, au lieu de l'être à l'enchère publique. Mais je déclare que je ne puis aller plus loin. Le colon, d'après l'article deux, recevra du gouvernement la somme de 25 p. c. des droits remis pour le bois coupé sur sa terre, depuis la vente. La position est donc celle d'un associé.

M. Picard—*député de Richmond et Wolfe*.—Oui, le marchand prendra tout.

M. le Commissaire—Je répondrai à l'honorable député que le colon achète un lot pour les fins agricoles et non pour avoir le bois de pin qu'il y a sur le lot. Il y a cette distinction importante à faire dans ces cas. Le colon achète sa terre moyennant 20 sous l'acre et il voudrait encore avoir pour ce prix modique le pin qu'il y a sur sa terre. Dans les cas où le colon réclame à grands cris le bois, je prétends que ce colon n'est pas sérieux. Comme je le disais tout à l'heure, je consens à enlever la disposition qui déclare que la vente se fera à l'enchère. Tout bien considéré, je crois que tout le monde admettra que je fais pour le mieux.

M. Picard—*député de Richmond et Wolfe*.—Tout le territoire de la province est sous licence et le porteur de licence ôtera le pin quand cela lui plaira, cela lui prendra peut-être 20 ans, 30 ans même et pendant ce temps, le colon ne pourra couper du bois de pin. Ce que je veux, c'est que le gouvernement prenne des moyens de se protéger contre ceux qui veulent fruster le trésor.

M. Poupore—*député de Pontiac*.—Je crois, M. le président, que le colon devrait avoir le droit au bois un an après qu'il a eu ses lettres-patentes. Il a déjà bien assez de difficultés à vaincre sans lui créer de

nouveaux embarras, en lui enlevant des avantages qui sont de nature à l'aider dans l'accomplissement de sa rude tâche.

M. Stephens—*député de Montréal centre.*—Je suis de l'avis de l'honorable commissaire des terres de la couronne, et je n'hésite pas à dire que le colon qui ne cherche, en prenant une terre, que d'avoir le bois de pin, n'est pas sérieux et que ce n'est pas pour des fins agricoles qu'il achète un lot. Il est malheureusement vrai que le bois de pin a presque entièrement disparu. C'est un article de commerce fort précieux. Le pin est très-recherché pour les ouvrages légers de menuiserie, il entre dans les constructions domestiques et se vend un prix très-élevé. Je crois qu'il serait avantageux de prendre dès à présent des mesures pour opérer un reboisement systématique et général de notre province, en choisissant les terres qui sont manifestement impropres à la culture. Je serais même d'avis que nous introduisions dans ce projet des dispositions pourvoyant au reboisement des terres impropres à la culture.

L'honorable **M. Flynn**—*député de Gaspé, commissaire des terres de la couronne.*—L'honorable député de Pontiac ne m'a peut-être pas bien compris lorsque j'ai donné des explications, vu que j'ai parlé en français. J'ai dit que la terre sur laquelle pousse le bois de pin n'est pas bonne pour la culture. Aux Etats-Unis, on a étudié cette question et les rapports constatent que tel est le cas. C'est là le fruit d'une expérience faite avec soin. D'un autre côté, les renseignements officiels qui sont dans les archives du ministère des terres corroborent cette prétention qui me paraît parfaitement fondée. Le colon n'aura donc pas à souffrir, comme le croit l'honorable représentant de Pontiac.

Je répondrai maintenant aux observations de l'honorable député de Richmond et Wolfe. Le porteur de licence coupe le bois sur un lot quand il voit que ce lot va être vendu. Le colon aura toujours le droit de couper du bois pour les fins de construction et pour les clôtures. M. le président, une chose certaine, c'est que si nous n'administrons pas bien notre trésor du domaine public, il sera impossible de conduire les affaires publiques sans avoir recours à la taxe directe. La position est bien dessinée. Le domaine public constitue notre principale ressource budgétaire, ne pas lui faire rendre tout ce qu'il peut donner, ne pas prendre dès à présent des mesures pour le conserver, c'est se préparer un avenir sans autre issue que la taxe directe, qu'il faudra imposer pour combler le vide que causera dans notre trésor le manque de mesures saines et salutaires. La cause de la colonisation, je l'ai autant à cœur que qui que ce soit dans cette Chambre, mais il y a une autre considération qui domine

tout le reste par son importance de premier ordre, c'est celle d'assurer un budget des ressources suffisantes pour l'administration de la chose publique. Doter directement pour des crédits spéciaux, ou indirectement en donnant les ressources que la province peut utiliser pour son bénéfice, c'est toujours, dans un cas comme dans l'autre, la grande et belle cause de la colonisation qui en profite, mais pour faire ces sacrifices directs ou indirects, il faut être en état de les faire sans obérer le trésor, ou se préparer à combler la différence par une taxe directe. Il est bon que l'on sache la vérité tout entière et je crois de mon devoir de l'exposer telle qu'elle s'offre à moi.

Le projet de loi concernant la vente et l'administration des terres publiques est adopté en comité. La réception du rapport du comité est renvoyée à demain.

La séance est levée.

ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE.

Séance du mercredi, le 19 avril 1882.

SOMMAIRE.—Dépôt, par l'honorable M. Pâquet : réponses à la résolution de la Chambre, relative à l'achat de terrains à phosphates par Charles de Molon.—Dépôt, par l'honorable M. Würtele, d'un projet de loi concernant la contribution annuelle payable par les municipalités au fonds de bâtisses et de jurés.—Interpellation et réponse.—Délibération sur des résolutions relatives au pourcentage à être payé par les officiers publics sur leurs honoraires.—Dépôt, par M. le trésorier d'un projet de loi basé sur ces résolutions.

PRÉSIDENCE DE L'HONORABLE L. O. TAILLON.

La séance est ouverte à trois heures et dix minutes.

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

Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 5 avril 1882, demandant : 1. Copie de tous arrêtés du conseil, correspondances, arrangements et documents quelconques ; relatifs à la vente ou concession des lots à phosphates, par le gouvernement, à M. Charles de Molon.

2. Copie de toutes procurations ou pouvoirs quelconques, de la part de M. Charles de Molon, aux personnes qui ont agi pour lui, en son nom, lors de la vente publique des lots à phosphates du 16 novembre 1881, fournis au gouvernement, soit avant, soit après la dite vente.

3. Copie de la décision du commissaire des terres de la couronne, révoquant la vente des terrains à phosphates adjugés à M. Charles de Molon, ou à ses représentants.

La chambre se forme en comité général et délibère jusqu'à six heures sur les projets de lois concernant les arpenteurs de la province de Québec et les arpentages, et pour modifier la loi concernant les professions médicales et de chirurgie.

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

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

Pour ériger le premier rang de la paroisse de St-Michel de Bellechasse, en municipalité séparée ;

Pour constituer la compagnie de macadam, de Saint-Hyacinthe ;

Pour constituer la ville de Richmond ;

Pour constituer " The Sherbrooke Turf Club " ;

Pour constituer l'union St-Joseph, de St-Césaire.

La résolution suivante est définitivement adoptée dans les formes réglementaires :

Que le premier paragraphe de la sous-section 12, de la section 15, du chap. 109, des statuts refondus de Bas Canada, soit abrogé et remplacé par le paragraphe suivant :

“ Une contribution annuelle de douze piastres de chaque municipalité dans le district, sujet aux exceptions et dispositions suivantes, c'est à savoir : ”

La section 10 de l'acte 31 Victoria, chap. 16, les actes 41 Victoria, chap. 16. 42-43 Vict., chap. 7, et la section 16 du chap. 109 des S. R. B. C., sont abrogés et qu'à l'avenir, la contribution annuelle qui sera faite par les municipalités locales, au fonds de bâtisses et de jurés, pour le district dans lequel elles sont respectivement situées, ne sera exigible, dans aucun district, lorsque les autres sources de revenus constituant le fonds, seront suffisantes, sans cette contribution, pour rencontrer les charges imposées sur le dit fonds.

L'honorable M. **Wurtele**—*député de Yamaska, trésorier de la province*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre un projet de loi concernant la contribution annuelle payable par les municipalités, au fonds de bâtisses et de jurés.

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

INTERPELLATION ET RÉPONSE.

M. **Martel**—*député de Chambly*.—Le gouvernement a-t-il aidé à la construction d'un pont, bâti sur la rivière Jacques-Cartier, dans le comté de Portneuf, entre le Cap Santé et les Ecoreuils? Si oui, quel montant d'argent le gouvernement a-t-il donné?

L'honorable M. **Loranger**—*député de Laval, procureur général*.—

Le gouvernement a payé pour la reconstruction du pont Jacques-Cartier, la somme de \$4,637.50 dont \$2,400.00 en 1874-75 et \$2,237.50 en 1875-76.

L'ordre du jour appelle la délibération, en comité général, sur les résolutions suivantes :

1. Que l'acte 44-45 Vict., chap. 13 et la section 2 de l'acte 43-44 Vict., chap. 19, sont abrogés, et qu'à l'avenir, tout officier public de cette province qui est payé par honoraires ou partie par honoraires et partie par traitement fixe, devra transmettre au trésorier de la province, avec le rapport qu'il est tenu de faire en vertu de la section première de l'acte 43-44 Vict., chap. 19, vingt pour cent de la balance au-dessus

de mille piastres, du montant net des honoraires reçus par lui, pour la période de temps couverte par tel rapport, après déduction faite des dépenses nécessaires et indispensables du bureau (lesquelles dépenses, ainsi déduites, ne devront, en aucun cas, pour les fins des présentes excéder un quart du montant total des honoraires reçus.)

2. Que toute personne qui remplira deux ou plusieurs charges paiera le pourcentage mentionné dans la résolution précédente, sur la balance au-dessus de mille piastres du montant collectif net des honoraires et des émoluments de toutes les charges ainsi remplies par lui.

3. Que lorsque deux ou plusieurs personnes rempliront conjointement un emploi ou une charge, le pourcentage de vingt pour cent, sera calculé sur la balance du montant net des honoraires et émoluments restant, déduction faite de mille piastres pour chacune de telles personnes.

L'honorable M. **Wurtele**—*député de Yamaska, trésorier de la province.*—J'ai l'honneur d'informer la Chambre que Son Honneur le lieutenant gouverneur ayant pris connaissance du sujet de ces résolutions, il les recommande à la considération de l'Assemblée législative. Je propose que la Chambre se forme en comité général.

Cette proposition est adoptée. Les résolutions sont définitivement adoptées dans les formes réglementaires.

M. le **Trésorier**.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de l'Assemblée législative un projet de loi concernant le montant payable, par les officiers publics, sur leurs honoraires. La 2^{me} délibération sur ce projet est renvoyée à demain.

La séance est levée.

ASSEMBLEE LEGISLATIVE.

Séance du jeudi, le 20 avril 1882.

SOMMAIRE.—Dépôt, par l'honorable M. Pâquet, de la réponse à une résolution de la Chambre demandant un état relatif à la vente de terrains à phosphates, dans le cours de l'exercice de 1880 et 1881.—Deuxième délibération sur le projet de loi pour protéger le colon : MM. Robertson, McShane et Poupore.

PRÉSIDENCE DE L'HONORABLE L. O. TAILLON.

La séance est ouverte à trois heures et quinze minutes.

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 trois avril 1882, demandant un état indiquant l'étendue et le prix des "limites," des terrains à phosphates ou autres terrains miniers, vendus pendant l'année 1880-1881, par le gouvernement ou les montants qui lui ont été payés, sur les prix de telles ventes.

Il est ordonné que le samedi, il y aura séance à partir du 28 courant jusqu'à la fin de la session et que les propositions ministérielles seront inscrites en tête de l'ordre du jour.

Le projet de loi concernant la profession médicale et la chirurgie est définitivement adopté dans les formes réglementaires.

L'ordre du jour appelle la 2me délibération sur le projet de loi pour protéger les colons.

L'honorable M. **Flynn**.—*député de Gaspé, commissaire des terres de la province.*—Je propose que ce projet soit adopté en 2me délibération.

M. le président, la question à laquelle se rapporte ce projet de loi est de la plus haute importance, bien qu'elle ne soit pas nouvelle. On a dit que les meilleures lois sont celles qui s'adaptent le mieux aux besoins du peuple pour lequel elles sont faites. Cette vérité a toujours son application, et notre province n'échappe pas à cette règle générale.

En relisant les discours et les écrits qui ont été faits depuis 1868 et 1869 et plus tard, sur le sujet de la proposition de loi, on trouve qu'on ne s'accorde guère sur la protection que l'on doit donner aux colons. Comme la législation que je propose introduit dans nos lois le principe du patrimoine de famille, (homestead), il ne sera pas sans intérêt de

voir jusqu'à quel point, des lois semblables dans les différents Etats de la république voisine et dans les provinces du Canada, protègent le colon.

En Californie, la loi permet au colon de réclamer les privilèges de l'exemption jusqu'à ce que sa terre ne vait pas plus que \$5,000; il n'est fait exception qu'en faveur du vendeur et des taxes municipales. La même disposition existe dans différents endroits aux Etats-Unis. Je vois que dans la Nouvelle-Ecosse il y a une loi qui dit que la terre ne peut-être hypothéquée ni saisie pour dette avant que les lettres-patentes soient émises ou avant 20 ans après. Il en est ainsi au Nouveau-Brunswick et dans Ontario. La province de Québec est loin d'offrir les mêmes avantages. Je ne dis pas que nous devons aller aussi loin que les autres provinces, car cela rendrait notre loi inefficace et déplorable.

Dans notre province la législation que nous avons sur ce sujet remonte aux années 1868, 1869 et 1872. Par ces lois les terres concédées depuis le 24 février 1868, ne peuvent être hypothéquées ni saisies, avant que les lettres-patentes ne soient émises, excepté pour le paiement du prix de vente de ces terres. Il y existe aussi plusieurs exceptions d'effets mobiliers, en sus de celles que l'on trouve dans le code.

Je crois que nous devons étendre davantage le principe de l'exemption. En premier lieu, nos colons ne doivent pas être sur un pied d'infériorité avec ceux d'Ontario. Notre pays étant essentiellement agricole, nous devons encourager notre population à s'emparer du sol, et nous devons protéger les colons de telle manière que cela ait pour effet d'engager les immigrants européens ou autres à venir s'établir sur notre domaine public. De plus, il est nécessaire de protéger le colon contre sa propre imprévoyance et sa prodigalité. Ils s'endettent avec une grande facilité et, étant incapables de se procurer l'argent nécessaire pour payer leurs dettes; ils sont poursuivis judiciairement, saisis, leur propriété est vendue et ils sont obligés de s'en aller aux Etats-Unis.

Je crois qu'il appartient à la Législature d'intervenir et d'empêcher le colon de gaspiller ainsi son patrimoine. Il n'est malheureusement que trop vrai, que notre population n'est pas encline à se livrer à l'agriculture, et me servant des données, que je trouve dans un discours fait devant le parlement fédéral, je vois que l'on y dit que sur un million sept cent mille personnes qu'il y a dans cette province, soixante et quinze mille se livrent à des occupations improductives. Nous devons donc nous efforcer de modifier cette tendance de notre population en lui offrant des avantages si elle veut se livrer à l'agriculture et coloniser nos terres publiques. Je prétends que c'est le devoir du gouvernement d'encourager la colo-

nisation par le moyen d'une loi comme celle que je propose en ce moment. Il est aussi de notre devoir d'empêcher notre population d'émigrer aux Etats-Unis. Si on en croit les données, il y aurait vingt mille Canadiens qui émigreraient chaque année aux Etats-Unis.

Je m'efforcerai de faire droit aux objections que l'on fera à cette loi, mais je demande à la Législature de déclarer que la question est d'une importance telle que nous devons nous éloigner du principe du droit commun, qui veut que l'avoir de ses débiteurs appartienne aux créanciers. Quant à ce qui regarde le colon, je dois dire que ce principe a déjà été reconnu par la Législature qui, de plus, a déclaré que le salaire des fonctionnaires publics est exempt de la saisie. Et pas plus tard qu'à la dernière session, la Législature a adopté une loi exemptant de la saisie la moitié des gages des journaliers. Le principe d'exemption n'est donc pas nouveau, cette Législature en adoptant la loi que je lui soumetts ne fera pas une exception au droit commun, car elle existe déjà dans nos statuts. Le projet de loi se résume à ceci, la terre ne pourra être hypothéquée avant que le colon n'ait reçu ses lettres-patentes et qu'il n'y aura pas de saisie valable excepté pour les taxes et pour le paiement du prix de vente. Il est de plus déclaré qu'après l'émission des lettres-patentes, une réserve ou patrimoine de cent acres pourra être prise, pourvu qu'il soit fait une déclaration à cette effet et qu'il y ait enrégistrement par le propriétaire. Ce patrimoine sera, pendant 15 années, exempt de saisie s'il reste la propriété du porteur des lettres-patentes, de sa veuve ou de ses enfants.

L'honorable **M. Robertson**—*député de Sherbrooke*.—M. le président, j'aurais préféré que le gouvernement aurait été plus loin et aurait accordé la même protection à tous les colons, soit qu'ils eussent acquis leur terre du gouvernement par lettres-patentes ou non.

M. McShane—*député de Montréal ouest*.—M. le président, il est bien connu que les autres provinces font de grands efforts pour attirer chez elles l'immigration européenne. De là l'obligation pour le gouvernement de faire tout en son pouvoir pour garder au pays nos propres compatriotes et de plus d'avoir partout des agents pour voir les immigrants et pour les engager de s'établir sur les terres fertiles de notre province, où, avec de l'énergie et de la persévérance, on peut se créer un chez soi, et jouir des droits et des libertés d'un gouvernement libre.

M. Poupore—*député de Pontiac*.—M. le président, en consultant les intérêts de mes commettants, je suis forcé de repousser quelques-unes des dispositions du projet de loi, déposé par l'honorable commis-

saire des terres de la couronne. Je ne puis approuver la disposition de la loi adoptée concernant la réserve du bois de pin sur les lots acquis par le colon. Ceci, à mon avis, constitue une grave injustice à l'égard de cette classe de notre population. L'exemption proposée par la loi sur laquelle nous délibérons offre sans doute certains avantages au colon, mais elle ne le compense pas pour le tort que lui fait la réserve du bois de pin, réserve qui lui enlève l'un des moyens de faire face aux premières nécessités d'un établissement comme celui qu'il fonde. J'espère que l'honorable commissaire sera en position de modifier cet état de chose. J'approuve pleinement les observations présentées par l'honorable député de Montréal ouest, et, comme lui, je comprends la nécessité urgente qu'il y a pour nous de garder au pays nos compatriotes, de leur assurer un avenir enviable dans notre pays, et de les empêcher ainsi de s'expatrier aux Etats-Unis.

La suite de la discussion est renvoyée à demain.

La séance est suspendue jusqu'à sept heures et demie.

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

Pour constituer la Société Française des Phosphates du Canada :

Pour modifier de nouveau les dispositions des divers actes concernant la charte de la ville de Lachine ;

Pour constituer en corporation la compagnie minière de l'île d'Orléans.

Le projet de loi pour modifier la charte de la compagnie du chemin de fer du sud et du tunnel, est adopté en 2^{me} délibération, et renvoyé au comité des chemins de fer, etc.

Le projet de loi pour modifier et refondre les lois de chasse en cette province est adopté en 2^{me} délibération et renvoyé à un comité spécial composé des honorables messieurs Flynn, Würtele et Joly, et de messieurs Stephens, Gauthier, Blanchet, Picard, Gagnon, Leduc et Owens.

Le projet de loi autorisant Jean Cyrille Bédard à construire et à maintenir des estacades en travers de la rivière Saint-François, près de "Mahers Mill," dans le canton de Melbourne, dans le comté de Richmond et pour autres fins," est adopté dans les formes réglementaires.

La séance est levée.

ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE.

Séance du vendredi, le 27 avril 1882.

SOMMAIRE.—Dépôt, par M. Blanchet, d'un projet de loi pour modifier la loi relative à la cour du Recorder de Québec.—Interpellations et réponses.—Proposition de M. Martel, concernant la nomination des substituts du procureur-général, pour la cité de Québec.—Proposition de M. Laberge relative à l'administration de la justice dans le district de Beauharnois.—Dépôt, par l'honorable M. Piquet, de diverses réponses à une adresse et à des résolutions de la Chambre relatives au désaveu de la loi des mines, aux dépenses faites à une certaine bitisse, servant à y tenir les bureaux judiciaires du district de Kamouraska, et aux sommes transmises au trésor par Wenceslas Taché, ancien shérif de Kamouraska.

PRÉSIDENCE DE L'HONORABLE I. O. TAILLON.

La séance est ouverte à 3 heures et quinze minutes.

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 la cour du Recorder de Québec.

Ce projet a pour objet de permettre à la cité de Québec de poursuivre devant la cour du recorder, le propriétaire d'un immeuble situé dans cette ville et grévé d'une hypothèque en faveur de la cité de Québec, pour taxes ou cotisations quelconques, lorsque ce propriétaire est inconnu ou incertain. Ceci simplifiera beaucoup la procédure, car il faut aujourd'hui que la corporation de Québec poursuive en cour supérieure, dans ces cas-là. La deuxième délibération sur ce projet est renvoyée à lundi.

Le projet de loi pour autoriser la création d'une société, sous le nom de "société d'industrie laitière de la province de Québec, est définitivement adopté dans les formes réglementaires."

Le projet de loi pour modifier la loi concernant les témoins dans les causes civiles est adopté en deuxième délibération et renvoyé au comité de législation.

Le projet de loi pour modifier la loi pour protéger les manufactures de fromage et de beurre dans cette province et concernant les fabrications de beurre et de fromage en cette province, sont adoptés en deuxième délibération, et renvoyés au comité de l'agriculture, émigration et colonisation.

INTERPELLATIONS ET RÉPONSES.

M. Martel—*député de Chambly*.—Est-ce l'intention du gouvernement de faire l'application immédiate de l'acte 40 Vict, chap. 11, à la compagnie de chemin de fer de Montréal, Portland et Boston; et ce, en particulier, pour le comté de Chambly?

L'honorable **M. Flynn**—*député de Gaspé, commissaire des terres à la couronne*.—Le gouvernement demandera incessamment à cette compagnie de se conformer à la loi.

M. Poupore—*député de Pontiac*.—Est-ce l'intention du gouvernement de faire remise des intérêts dûs, par les colons du comté de Pontiac, dans le cas où ils paieraient le capital. Si oui, quel temps leur sera-t-il accordé pour faire ce paiement?

M. le Commissaire.—Le gouvernement prendra en considération toutes les pétitions présentées à cet effet.

M. Martel—*député de Chambly*.—J'ai l'honneur de proposer qu'il soit déposé sur le bureau de cette Chambre, copie de toutes correspondances concernant la nomination de substituts du procureur-général, pour le terme criminel actuel, en la cité de Québec.

Je désire connaître les raisons qui ont engagé le gouvernement à remplacer M. Casgrain comme substitut du procureur général. Je ne doute pas que le gouvernement ait agi avec la sagesse et la prudence voulus en pareil cas, mais je désire que ces raisons soient connues du public.

L'honorable **M. Mercier**—*député de St-Hyacinthe*.—A moins que le gouvernement ait des raisons de la plus haute gravité, comme par exemple, l'incompétence de celui qui a été mis de côté, il n'est pas à mon avis, justifiable d'avoir agi comme il l'a fait.

L'honorable **M. Loranger**—*député de Laval, procureur général*.—Je ferai tout d'abord observer que la charge de substitut n'en est pas une permanente par sa nature. Le gouvernement se fera un plaisir de déposer sur le bureau de la Chambre, toute la correspondance mentionnée dans la proposition de l'honorable député de Chambly. En attendant je puis assurer à la Chambre que le gouvernement n'a commis d'injustice à l'égard de personne, et que M. Amyot a été nommé sans qu'il eût jamais songé à le demander au gouvernement.

M. Laberge—*député de Châteauguay*.—J'ai l'honneur de proposer qu'il soit déposé sur le bureau de la Chambre : 1. un état détaillé.

pour chaque cause criminelle, des sommes payées par le greffier de la couronne et de la paix, ou par le shérif du district de Beauharnois, durant les cinq dernières années, comprenant le dernier terme de la cour criminelle et le nombre de jours qu'a duré chaque terme.

2. Copie des comptes des substitués du procureur général, dans le même district, et durant la même période de temps, avec les noms des dits substitués. Le dit état faisant voir le nombre de jours qu'a duré chaque terme de la cour criminelle, les montants payés, ceux non payés et les raisons pour lesquelles les paiements ont été faits ou refusés.

3. Copie des comptes des médecins assignés par la couronne, comme témoins, dans les différentes causes criminelles, ainsi que les noms de ces médecins et le nombre de jours qu'a duré chaque assignation, toujours durant les cinq dernières années.

4. Copie de toutes correspondances échangées durant ces cinq ans, entre le gouvernement, le dit greffier et les dits substitués.

Ces propositions sont adoptées.

Les projets de lois pour constituer la compagnie du chemin de fer de Leeds et des Cantons de l'est, et pour modifier la charte de la cité de Trois-Rivières, sont définitivement adoptés dans les formes réglementaires.

L'honorable M. **PAQUET**—*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, en date du 27 mars 1882, demandant 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 l'acte des mines d'or de Québec, de 1880, et des requêtes, mémoires et autres documents se rapportant à cette demande.

2. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 17 avril 1882, demandant un état des sommes dépensées, pour les réparations faites à une certaine bâtisse, dans le village de Saint-Louis de Kamouraska, pour y tenir les bureaux judiciaires du district et faisant connaître les noms des personnes à qui ces sommes ont été payées, depuis le 1er mars 1881 jusqu'au 1er avril 1882, y compris les loyers.

3. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 17 avril 1882, demandant un état des sommes perçues et des sommes transmises chaque année, au gouvernement par Wenceslas Taché, ancien shérif du district de Kamouraska, depuis la date de sa nomination, jusqu'au 1er janvier 1877.

La séance est levée.

ASSEMBLEE LEGISLATIVE.

Séance du lundi, 24 avril 1882.

SOMMAIRE.—Dépôt de deux projets de lois pour modifier les lois concernant l'instruction publique dans la province de Québec.—Adoption de diverses propositions de lois.

PRÉSIDENCE DE L'HONORABLE L. O. TAILLON.

Sa séance est ouverte à 3 heures et quinze minutes.

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

Pour autoriser la compagnie d'assurance appelée : " The Liverpool and London and Globe Insurance Company, " à faire des contrats, à poursuivre et à être poursuivie, dans la province de Québec, en son propre nom et pour d'autres fins ;

Pour constituer la compagnie de Sherbrooke pour l'extraction et le traitement des minerais de fer ;

Les projets de lois pour modifier la charte de la société des artisans canadiens français de la cité de Montréal, et pour modifier la charte de la compagnie des chars urbains de Montréal, sont adoptés en deuxième délibération et renvoyés au comité des projets d'intérêt local.

Deux projets pour modifier les lois de l'instruction publique en cette province, sont renvoyés au comité de législation.

Le projet de loi pour constituer la compagnie d'exploitation et le transport des minerais de Québec est adopté en deuxième délibération et renvoyé au comité des chemins de fer, etc.

Les projets concernant les arpenteurs et les arpentages de la province de Québec est définitivement adopté dans les formes réglementaires.

La séance est levée.

ASSEMBLEE LEGISLATIVE.

Séance du mardi, le 25 avril 1882.

SOMMAIRE :—Adoption définitive des diverses propositions de lois.—Dépôt, par M. le président, de l'état des affaires de l'Union commerciale de Québec, pour l'année 1881.

PRÉSIDENCE DE L'HONORABLE L. O. TAILLON.

La séance est ouverte à trois heures et cinq minutes.

Le projet de loi pour protéger le colon est définitivement adopté dans ses formes réglementaires.

Le projet concernant le président du Conseil législatif est adopté en deuxième délibération ; la délibération en comité général est renvoyée à demain ; il en est ainsi pour le projet de loi concernant le fonds de Misses et de jurés.

M. le **Président**.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre, l'état des affaires de l'union commerciale de Québec, pour l'année 1881.

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

Pour constituer la compagnie manufacturière et agricole de Témiscouata, pour modifier la loi relative à la corporation du village de la Côte St-Antoine, et pour accorder à ce village de nouveaux pouvoirs ;

Pour autoriser la société de l'église constituée du diocèse de Québec, à faire certains arrangements concernant le fonds des dotations paroissiales ;

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

Pour constituer le collège commercial de Varennes.

Le projet de loi pour modifier la loi constituant le collège Morrin de Québec est adopté en deuxième délibération, et renvoyé au comité des projets d'intérêt local.

La séance est levée.

ASSEMBLÉE LEGISLATIVE.

Séance du mercredi, le 26 avril 1882.

SOMMAIRE :—Interpellations et réponses.—Dépôt, par l'honorable M. Pâquet, de rapport sur le service de l'asile des aliénés de Québec, pour l'exercice 1882-83. Copie de tous les documents relatifs au louage de l'édifice dans lequel se tiennent les termes de la cour supérieure et de la cour de circuit, pour le district de Kamouraska. Copie de la correspondance échangée au sujet de la constitution de la compagnie du chemin de fer, autorisée par l'article 16, chapitre 2, 44-45, Victoria, et aussi copie des lettres-patentes.—Proposition de M. Poupore, demandant le dépôt d'une copie de tous les documents relatifs à la réclamation pour indemnité, demandée par Joseph Smith, par suite d'erreur dans l'arpentage et le plan de la rivière du Moine.

PRÉSIDENCE DE L'HONORABLE L. O. TAILLON.

La séance est ouverte à trois heures et dix minutes.

Les projets de loi, concernant le pourcentage payable par les officiers publics, sur leurs honoraires concernant les fonds de bâtisses et de jurés, et concernant l'agriculture et l'instruction publique, sont définitivement adoptés dans les formes réglementaires.

Le projet de loi pour autoriser la compagnie du chemin de fer de Jonction de St-André d'émettre des débentures et de s'amalgamer avec d'autres compagnies de chemin de fer, est définitivement adopté dans les formes réglementaires.

INTERPELLATIONS ET RÉPONSES.

M. Stephens—*député de Montréal centre.*—Est-ce l'intention du gouvernement de permettre qu'un appel du conseil de Lachute, concernant le paiement du bonus du chemin de fer, au montant de \$25,000, au gouvernement, soit jugé par défaut ?

L'honorable **M. Loranger**—*député de Laval, procureur général.*—Telle n'est pas l'intention du gouvernement.

M. Stephens.—Le gouvernement a-t-il autorisé l'honorable J. J. C. Abbott, d'assurer le dit conseil, qu'en payant les frais d'appel, au montant de \$300, le gouvernement ne mettrait aucun obstacle à ce que le conseil soit exempté de payer ce bonus ?

M. le Procureur général.—Non.

L'honorable **M. Pâquet**—*député de Lévis, secrétaire de la province.*

J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de l'Assemblée législative le rapport sur le service de l'asile des aliénés de Québec, pour l'exercice 1882-1881.

Ce rapport sera imprimé et distribué,

M. le **Ministre**.—J'ai aussi l'honneur de déposer sur le bureau :

1. Réponse à une adresse de l'Assemblée législative en date du 11 avril 1882, demandant copie de toute correspondance, de tous arrêtés de conseil et de toutes décisions ministérielles, au sujet du louage de l'édifice dans lequel se tiennent actuellement les termes de la cour supérieure et de la cour de circuit, pour le district de Kamouraska, depuis l'incendie du palais de justice du district de Kamouraska.

2. Réponse à une adresse de l'Assemblée législative, en date du 17 avril 1882, demandant copie de la correspondance échangée entre le gouvernement et toute personne quelconque, au sujet de la constitution de la compagnie de chemin de fer, autorisée par la section 16, chap. 2, 44-45 Vict., avec copie des lettres-patentes constituant la dite compagnie.

M. **Poupore**—*député de Pontiac*.—J'ai l'honneur de proposer qu'il soit déposé sur le bureau de la Chambre copie de toutes les pétitions, rapports, correspondances ou autres documents échangés entre Joseph Smith et le commissaire des terres de la couronne, ou entre le commissaire des terres et aucun officier du département des terres de la couronne, concernant la réclamation pour indemnité demandée par Joseph Smith, pour pertes et dommages à lui causés par une erreur dans l'arpentage et le plan de la rivière du Moine.

Le projet de loi pour modifier l'article 1033 du code de procédure civile du Bas-Canada, est définitivement adopté dans les formes réglementaires.

Le projet de loi concernant les renouvellements d'enregistrement après la mise en vigueur des cadastres, est renvoyé au comité de législation.

La séance est levée.

ASSEMBLEE LEGISLATIVE.

Séance du jeudi, le 27 avril 1882.

SOMMAIRE :—Adoption définitive de deux projets de lois.—Interpellations et réponses.—

PRÉSIDENCE DE L'HONORABLE L. O. TAILLON.

La séance est ouverte à trois heures et huit minutes.

Les projets de lois concernant le président du Conseil législatif et pour modifier certaines dispositions du code municipal, sont définitivement adoptés dans les formes réglementaires.

Le projet de loi pour modifier la charte de la cité de Montréal, est définitivement adopté dans les formes réglementaires.

INTERPELLATIONS ET RÉPONSES.

M. Houde—*député de Nicolet*.—Est-ce l'intention du gouvernement de faire la remise des intérêts dûs sur le capital, par les colons des cantons d'Aston, Maddington et Wendover, dans le comté de Nicolet, dans le but de les encourager à payer le capital? Si oui, quel délai leur sera-t-il accordé pour faire ce paiement?

L'honorable **M. Flynn**—*député de Gaspé, commissaire des terres de la couronne*.—Cette question recevra de la part du gouvernement toute l'attention qu'elle mérite.

La séance est levée.

ASSEMBLEE LEGISLATIVE.

Séance du vendredi, le 28 avril 1882.

SOMMAIRE :—Dépôt, par M. le président, de l'état des affaires de l'hospice St-Charles, à Joliette, pour l'année 1881.—Dépôt, par l'honorable M. Paquet, de copie de tous les documents relatifs à la concession de lots à phosphates faite par le gouvernement à M. Charles de Molon.—Dépôt par l'honorable M. Loranger, du rapport de toutes les décisions judiciaires déclarant inconstitutionnelles des lois de la Législature de Québec.—Interpellations et réponses.—Discussion de la proposition de M. Stephens, demandant la nomination d'un comité d'enquête relativement aux agissements de M. L. A. Sénécal, dans la dernière campagne électorale : MM. Irvine, Stephens, Lynch, Dumoulin, Garneau, McShane ; proposition de M. Garneau. MM. Joly, Chapleau, Gagnon, Desaulniers, Irvine, Loranger, Lynch. Incident : MM. McShane, Chapleau, M. le président. Proposition de M. Champagne ; MM. Champagne, Joly et Gauthier.

PRÉSIDENCE DE L'HONORABLE L. O. TAILLON.

La séance est ouverte à trois heures et dix minutes.

M. le **Président**.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre l'état des affaires de l'hospice Saint-Charles à Joliette pour l'année 1881.

Le projet de loi concernant l'inspection des compagnies d'assurance provinciales, est définitivement adopté dans les formes réglementaires, ainsi que le projet concernant les compagnies d'assurance mutuelle contre le feu.

L'honorable M. **Paquet**—*député de Lévis, secrétaire de la province.*—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de l'Assemblée législative, la réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre, en date du 5 avril 1882, demandant copie de tous arrêtés du conseil, correspondances, arrangements et documents quelconques ; relatifs à la vente ou concession des lots à phosphates, par le gouvernement, à M. Charles de Molon.

Le projet de loi concernant l'indépendance des juges des sessions de la paix, à Montréal et à Québec, est adopté en deuxième délibération et renvoyé au comité de législation.

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

L'honorable M. **Loranger**—*député de Laval, procureur général.*—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre, réponse à une

adresse à Son Honneur le lieutenant gouverneur, en date du 13 mars, 1882, demandant le rapport de toutes les décisions judiciaires, déclarant inconstitutionnels tous actes ou parties d'actes, de cette Législature, avec indication des tribunaux et des noms des juges qui ont rendu ces jugements, des appels intervenus ; avec, en outre, une mention ou analyse sommaire de tels jugements, tant en première instance qu'en appel.

Le projet de loi pour constituer la compagnie de flottaison et de mise en radeaux, des bois du St-Maurice, est définitivement adopté dans les formes réglementaires.

Pour faire cesser tous doutes, sur le district auquel appartient l'Île-aux-Lièvres, située dans le fleuve St-Laurent, est adopté en seconde délibération et renvoyé au comité de législation.

INTERPELLATIONS ET RÉPONSES.

M. Cameron.—Quels sont les profits nets et les dépenses courantes de la partie ouest du chemin de fer Q. M. O. et O., durant l'année fiscale finissant le 30 juin 1881 ?

L'honorable **M. Chapleau**—*député de Terrebonne, premier ministre et commissaire des chemins de fer.*—Des états seront déposés sur le bureau de cette Chambre, donnant ces détails.

M. Stephens.—Est-ce l'intention du gouvernement d'obtenir du syndicat du Pacifique canadien, un vote des actionnaires de cette corporation, consentant à l'achat de la partie ouest du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, en vertu de la 44 Vict. ; chapitre, section 25 ?

Si non ; y a-t-il eu aucune assemblée spéciale générale des actionnaires du chemin de fer du Pacifique canadien, convoquée pour autoriser tel achat ?

Si telle démarche a été faite par les dits actionnaires, le gouvernement fournira-t-il à cette Chambre une copie officielle de ces procédures ?

M. le Premier ministre.—Le gouvernement a déjà pris et prendra, à l'avenir, les mesures nécessaires pour assurer l'exécution du contract que les deux branches de la Législature viennent de ratifier.

M. Gagnon.—Le gouvernement a-t-il acheté la propriété située au coin de la Grande-Allée et de la rue St-Augustin, dans la cité de Québec ?

M. le Premier ministre.—Non.

M. Stephens—*député de Montréal centre*.—J'ai l'honneur de proposer qu'un comité composé des honorables MM. Beaubien et Irvine, et de MM. Charlebois, Stephens et Thornton, soit nommé pour s'enquérir et s'assurer quelles sommes d'argent ont été dépensées par L. A. Sénécal, lorsqu'il était au service de la province de Québec, comme surintendant général du chemin de fer Q. M. O. & O., dans le but de favoriser ou aider l'élection des membres de cette Chambre; et aussi de s'enquérir, si aucun des membres de cette Chambre a reçu aucun aide pécuniaire, sous forme de prêt d'argent ou autrement, du dit L. A. Sénécal, pour les fins de leur élection comme membre de cette Chambre, avec pouvoir d'envoyer quérir personnes et papiers.

L'honorable M. **Irvine**—*député de Mégantic*.—Je désire que mon nom soit retranché comme membre du comité.

M. Stephens.—La presse a annoncé que M. Sénécal avait dépensé beaucoup d'argent pour les élections. . . .

L'honorable M. **Lynch**—*député de Brome, solliciteur général*.—Que faites-vous de la demande de l'honorable député de Mégantic? (rires).

L'honorable M. **Irvine**.—Il délibère.

L'honorable M. **Lynch**.—En parlant?

M. Stephens.—J'ai pu recueillir des preuves, M. le président, qui établiront, si le comité d'enquête est nommé, que l'administrateur de la voie ferrée, c'est-à-dire un fonctionnaire public, a dépensé beaucoup d'argent dans les dernières élections. Je considère, M. le président, qu'il est de mon devoir de prier la Chambre de délibérer sur cette question, et de lui demander de nommer un comité pour faire une enquête.

On m'a dit qu'en faisant cette demande, je me trouvais implicitement à formuler une accusation générale contre tous les membres de cette Chambre. Je ne vois pas réellement où l'on trouve une accusation de ce genre; il n'est pas mauvais, suivant moi, d'avoir de l'argent pour défrayer les dépenses qu'autorise la loi dans le cours d'une campagne électorale. Ce n'est pas de cela dont je veux parler. Ce que je veux savoir c'est s'il est vrai qu'un employé public s'est permis d'intervenir ainsi dans les élections, et si tel est le cas, ce que je veux empêcher, c'est qu'à l'avenir M. Sénécal ou tout autre fonctionnaire ne se permette pas une telle intervention.

Je n'ai qu'à rappeler les dépositions prises à Montréal dans une certaine cause pour convaincre la Chambre de la nécessité de mettre un

terme à un état de choses des plus alarmants pour la moralité publique. Il est temps que nous cessions de voir toujours et quand même, à tout propos, et hors de propos, le nom de Sénécral mêlé à toutes espèces d'affaires. Il est temps que cela arrête. Je rappellerai aussi à la Chambre le scandale de la fameuse affaire des \$1,500. somme destinée, paraît-il, à acheter le vote de certains députés de l'ancienne Chambre. Si la chose est vraie, je dis que MM. Préfontaine et Sénécral, sont coupables. Il y a aussi la lettre de M. Sénécral écrite et publiée dans le cours de la dernière campagne électorale, lettre évidemment destinée à influencer le résultat définitif de l'élection de l'un des candidats de l'opposition. Maintenant, je le demande, où permet-on de semblables choses? Nulle part ailleurs que dans la province de Québec. Tout cela constitue, à mon avis, un outrage à la Chambre et la première chose que nous devons faire est de respecter notre propre dignité. Pour moi, je crois sincèrement, bien que je ne sois pas en mesure de l'affirmer, je crois que cet ami, que le gouvernement protège sans cesse, que cet ami a dépensé notre argent dans les dernières élections. Les dépenses folles qu'il a faites me prouvent que c'est l'argent des autres qu'il jetait ainsi à droite et à gauche. Il n'y a que l'argent qu'on n'a pas gagné légitimement, que l'on dépense avec une telle prodigalité. Il n'y a que l'argent des autres que l'on jette ainsi par les portes et les fenêtres.

M. Dumoulin—*député de Trois-Rivières*.—N'est-il pas vrai que l'honorable député de Montréal-centre, a envoyé \$100 à mon adversaire aux dernières élections? . . .

M. Stephens.—Certainement, et j'en aurais envoyé \$500, si cela avait pu le faire élire (rires). Cela est mon argent, et cela se fait tous les jours, sans que personne n'y pense à mal, car il est admis qu'il faut faire certaines dépenses légales. Mais le cas qui nous occupe offre un tout autre aspect, car c'est un employé du gouvernement qui est intervenu dans les élections en répandant l'or à profusion. La pensée qui s'impose à l'esprit de ceux qui sont au courant des faits, c'est que cet homme gouverne aujourd'hui ceux qu'il a fait élire. Cet homme devrait être en prison au lieu d'être à la tête de l'administration de la voie ferrée provinciale.

L'honorable **M. Garneau**—*député de Québec*.—M. le président, il est excessivement regrettable qu'une telle proposition ait été faite. Si au moins, on s'attaquait à un cas particulier que l'on spécifierait. Mais non, on se contente de termes généraux, on accuse, de fait, toute la Chambre. On lui dit qu'elle doit son existence à l'argent dépensé par un fonction-

naire public. J'espère que l'on ne m'accusera pas d'avoir bénéficié de l'or de M. Sénécal, pour me servir de l'expression employée par l'honorable député de Montréal centre. Ce n'est donc pas pour moi que je prends la parole. Ayant été élu par acclamation, je me crois à l'abri de tout soupçon à cet égard. Ce n'est donc pas pour moi que je prends la parole mais pour mes collègues, qui ayant eu à vaincre un adversaire, peuvent être l'objet de soupçons injurieux. Si nous ne repoussions pas avec indignation cette proposition, cela pourrait laisser planer des doutes que nous ne pouvons permettre. Cette proposition, loin de relever la dignité de cette Chambre, est de nature plutôt à la rabaisser dans l'estime du peuple. Les débats qu'elle va provoquer seront mis devant le pays, et que pensera-t-on d'une Chambre qui se laisse ainsi insulter. Pour ma part, M. le président, je proteste de toutes mes forces contre une telle conduite. Nous devons suivre l'exemple qu'on nous donne ailleurs. Pour ces accusations, nous avons les règles du parlement anglais qui sont un guide sûr. Là, on ne voudrait jamais permettre une telle chose. Si elle était faite, le député qui se serait permis d'en agir ainsi paierait cher son audace, comme cela s'est déjà présenté. En 1763 ou 1773 un certain député anglais, pour avoir publié dans la presse, un libel à l'adresse de la Chambre, fut expulsé et il fut obligé de se sauver en France, tant la réprobation qu'inspirait sa conduite était grande et générale. Nous ne devons pas permettre que l'on vienne impunément accuser toute une Chambre de vénalité, ou de s'être servi de moyens illégaux pour se faire élire. On parle des souscriptions électorales et pourtant l'honorable député de Montréal centre vient avouer qu'il a souscrit lui-même pour l'élection d'un de ses amis.

M. McShane—*député de Montréal ouest*.—L'honorable député de Montréal centre est millionnaire, et \$100 c'est bien peu pour un millionnaire comme lui.

L'honorable M. **Garneau**.—La quantité ne fait rien à la gravité de l'offense.

L'honorable député de Montréal centre a parlé des dépositions faites en cour à Montréal. Ceci ne nous regarde pas. Nous ne sommes pas ici pour nous occuper des procès des fonctionnaires publics, du moment que ces procès ne touchent pas à l'accomplissement de leurs devoirs comme employés. Nous devons faire respecter les prérogatives et la dignité de la Chambre. C'est pour ce motif que je propose que tous les mots après " que " dans la première ligne de la proposition, soient omis et que les suivants leur soient substitués : " la proposition du député de Montréal centre étant contraire à la procédure prescrite par les lois de

la Province, et la pratique parlementaire, et comportant un sens injurieux en ce qu'elle insinue malicieusement, que des membres de cette Chambre ont obtenu leur élection, au moyen de fonds fournis par un fonctionnaire public et entrepreneur, constitue un libelle scandaleux et malicieux contre la dignité et le caractère de cette Chambre, et mérite à son auteur, la censure immédiate et sévère de cette Chambre.

L'honorable M. **Joly**—*député de Lotbinière*.—M. le président, cette contre-proposition n'est pas régulière, elle commente les actes d'un membre, ce qui n'est pas permis.

L'honorable M. **Chapleau**—*député de Terrebonne, premier ministre, commissaire des chemins de fer*.—L'honorable député n'est pas sérieux en émettant cette prétention. Il sait bien qu'il y a des précédents, qui datent de bien des années. Heureusement que depuis, il n'y a pas eu de ces cas déplorables. La proposition de l'honorable député contient une insinuation malicieuse, et on n'aurait pas le droit de le dire et de protester en termes que l'on croit convenables? C'est une prétention que je ne puis qualifier déceimment devant cette Chambre.

L'honorable M. **Joly**.—M. le président, n'est-ce pas extraordinaire? on veut punir l'honorable député avant de lui donner l'occasion de prouver son accusation. On a peur d'accorder une enquête, voilà la véritable raison. Mais qu'on ne vienne pas dire que la proposition contient une accusation malicieuse. Que l'on prouve qu'il est coupable, je verrai alors l'à-propos de l'amendement. J'en viens à la question que j'ai soulevée sur la régularité de la contre-proposition de l'honorable député de Québec, et je dis que tant que l'on aura pas prouvé qu'il accuse faussement, personne ne peut dire qu'il est coupable au point de mériter la censure.

M. **Gagnon**—*député de Kamouraska*.—Au commencement de la session, sur la demande du chef du cabinet, nous avons adopté une résolution conçue en ces termes, " Que s'il appert qu'une personne a été élue membre de cette Chambre ou a cherché à l'être, par corruption et au moyen d'intrigues et de menées, la Chambre procède avec la plus grande sévérité contre toute personne qui ont pris une part volontaire à cette corruption ou à ces menées ou intrigues." M. le président, si on faisait sortir ceux qui ont eu de l'argent pour faire leur élection, il en sortirait un grand nombre de cette Chambre. Que dit la proposition de l'honorable député pour Montréal centre? d'abord elle demande la nomination d'un comité pour s'enquérir et s'assurer quelles sommes d'argent ont été dépensées par L. A. Sénécal, lorsqu'il était au service

de la province de Québec, comme surintendant général du chemin de fer, dans le but de favoriser ou d'aider l'élection des membres de cette Chambre et aussi de s'enquérir si aucun des membres de cette Chambre a reçu aucun aide pécuniaire sous forme de prêt d'argent ou autrement du dit L. A. Sénécal pour les fins de leur élection comme membre de cette Chambre. Cette proposition évidemment ne contient rien qui soit contraire à la dignité de cette Chambre. Tous les jours il arrive que des députés se voient leur mandat enlevé, parce que leur élection était entachée de corruption. On a même vu l'un des présidents de cette Chambre, être obligé d'abandonner le fauteuil présidentiel parce que son élection avait été déclaré nulle.

On demande un comité d'enquête, et la majorité, toute puissante par le nombre, répond par une censure. L'honorable député de Montréal centre comme bien d'autres veut savoir ce qu'il y a de vrai ou de faux dans toutes les accusations qui circulent dans le public. C'est le devoir de la Chambre de permettre que l'enquête se fasse afin d'éclairer ce public. Il est bien permis d'avoir de l'anxiété, de l'incertitude en voyant un journal conservateur accuser vingt membres ministériels d'appartenir corps et âme à M. Sénécal.

M. Faucher de St-Maurice—*député de Bellechasse*.—Parlez-vous sur le rappel au règlement.

M. Gagnon.—Oui . . .

M. Faucher de St-Maurice.—Vous parlez plus sur le mérite de la question principale que sur l'objection formulée par l'honorable chef de l'opposition.

M. Gagnon.—Il me faut bien aborder le sujet principal pour établir que l'amendement n'est pas régulier. Je dis donc, M. le président, que la Chambre commettrait l'injustice la plus déplorable, la plus monstrueuse, en déclarant que l'honorable député de Montréal centre a mérité la censure, parce qu'il s'est permis de répéter ici ce que tout le monde dit, repète et croit dans le public.

M. Desaulniers—*député de St-Maurice*.—M. le président, la *Concorde* de Trois-Rivières m'accuse d'avoir reçu de l'argent de M. Sénécal. Il est assez étrange de voir l'organe, la chose de M. Turcotte, accuser les autres lui qui a reçu de l'argent de l'honorable député de Montréal centre, pour l'aider à corrompre les électeurs de Trois-Rivières. Mon élection est contestée devant les tribunaux, et je défie mes adversaires de prouver, soit par mon témoignage donné sous serment ou par tout autre témoin que j'aie reçu de l'argent de M. Sénécal.

L'honorable M. **Ervine**—*député de Mégantic*.—Je n'ai pas besoin de dire M. le président, que je n'ai pas reçu d'argent de M. Sénécal (rires). . Ce point réglé, je dirai que l'amendement de l'honorable député de Québec impute des motifs à l'honorable représentant de Montréal centre. Je comprends que cet amendement serait régulier s'il y avait eu une enquête, et que l'on n'aurait rien prouvé. Je me contente de ces observations ne voulant pas parler du mérite même de la question.

L'honorable M. **Loranger**—*procureur général*.—Le rappel au règlement n'a pas sa raison d'être. On dit que l'amendement de l'honorable député de Québec, n'est pas régulier, parce qu'il qualifie la proposition de l'honorable député de Montréal centre. Cependant si on lit les deux propositions, on voit que la première mérite bien d'être qualifiée de malicieuse. La gravité de l'offense consiste en ce que l'on insinue que l'employé du gouvernement a dépensé l'argent du public pour faire les élections, et l'honorable député de Montréal centre a bien le soin de nous dire qu'il n'accuse personne en particulier. Si jamais il y eu une accusation malicieuse c'est bien celle-ci, et la Chambre a droit de la repousser avec toute l'indignation possible.

L'honorable M. **Lynch**—*député de Brome, solliciteur général*.—Cette question doit être décidée par la Chambre et immédiatement. Les autorités en droit parlementaire sont formelles sur ce point de procédure.

L'honorable M. **Joly**—*député de Lotbinière*.—Supposons que l'honorable député de Montréal centre ait raison, alors on n'a pas raison de le traiter de calomniateur malicieux. On l'aura censuré pour avoir dit une chose vraie. C'est vraiment déplorable de voir le gouvernement prendre une telle attitude, lorsqu'il s'agit d'une question aussi grave, qui intéresse plus particulièrement le parti ministériel, car on ne suppose pas, je présume, que M. Sénécal, nous ait fourni des fonds électoraux.

M. le **Premier ministre**.—La proposition du député de Montréal centre est extrêmement malicieuse à sa face même. Elle constitue une accusation des plus sanglantes lancée à la face de tout une députation. Si jamais un député, oubliant ses devoirs, oubliant le respect qu'il doit à ses collègues, s'est permis un tel acte indigne à l'adresse de la Chambre, si jamais un député a mérité la censure, c'est bien celui qui a proposé de déclarer que la Chambre doute de la pureté de son mandat et de faire une enquête sur ce chef d'accusation. C'est la censure seule qui peut laver une telle insulte.

M. **McShaue**—*député de Montréal ouest*.—Une telle censure ne signifie pas grand'chose. (Such a censure does not amount to much.)

M. le Premier ministre.—Je désire, M. le président, que les paroles que vient de prononcer le député de Montréal ouest soient inscrites dans les journaux de cette Chambre.

M. le greffier inscrit ces paroles.

M. McShane.—M. le président, si j'ai dit quelque chose de contraire à la dignité de la Chambre, je suis prêt à le retirer, mais ce que je puis dire, comme citoyen de Montréal, et les citoyens de Montréal le diront aussi, nous ne faisons pas grande attention à cette censure, avec une Chambre élue comme celle-ci l'a été.

M. le Premier ministre.—Je désire que ces nouvelles paroles soient inscrites dans le journal de l'Assemblée.

M. le greffier inscrit les dernières paroles de M. McShane.

M. le Président.—L'honorable député de Montréal-ouest retire-t-il les expressions dont il vient de se servir.

M. McShane—*député de Montréal ouest.*—Si ces expressions ne sont pas parlementaires, je les retire.

M. le Premier ministre.—Je propose que cette déclaration soit considérée comme suffisante.

L'honorable M. **Mercier**—*député de St-Hyacinthe.*—Je demande à l'honorable premier ministre de bien vouloir consentir à ce que tout ce qui s'est dit ne soit pas inscrit dans les journaux de la Chambre. L'honorable député de Montréal ouest a loyalement réparé le manque de respect dont il a pu se rendre coupable à l'égard de la Chambre, et je ne vois pas la nécessité de conserver cela dans nos archives.

M. Gauthier—*député de Charlevoix.*—Je m'oppose à cela. Quand on a insulté la Chambre, il me semble qu'il n'est que raisonnable que le procès-verbal contienne la réparation de l'injure faite.

La proposition de M. le premier ministre est adoptée, et l'incident est clos.

M. Stephens—*député de Montréal centre.*—M. le président, que je sois censuré quand je n'ai rien dit de repréhensible ou d'imparlementaire, cela me paraît un acte de la plus flagrante injustice. J'ai exposé la question telle qu'elle s'est présentée à ma considération. Mon devoir m'indiquait de faire ce que j'ai fait et je laisse le reste à la discrétion de la Chambre.

M. McShane—*député de Montréal ouest.*—Il est toujours si pénible pour un membre de se charger de ces sortes d'exécutions, que le gou-

vernement devrait, il me semble, encourager au lieu de censurer l'honorable député de Montréal centre. La droite a peur de l'enquête demandée. Cette peur, je me l'explique, c'est que l'autre côté de la Chambre (l'orateur désigne les bancs ministériels) on sait bien que l'on a dépensé \$25,000 contre \$500 dépensées légalement par l'opposition.

M. Carbray—*député de Québec ouest*.—Je proteste. M. le président, contre l'injure faite à toute la députation. L'honorable député de Montréal ouest devrait dire qui s'est rendu coupable de ce qu'il dit dans sa proposition. Autrement le doute enveloppe toute la Chambre.

L'honorable **M. Irvine**—*député de Mégantic*.—M. le président, plus je considère la proposition de l'honorable député de Québec, plus je suis convaincu que jamais rien encore de semblable ne s'est fait dans aucun parlement. On dit que la proposition de mon honorable ami est contraire aux lois de la province de Québec. Où trouve-t-on ces lois? C'est l'absurde tout pur qui suinte dans cet amendement.

On se sert du mot malicieux. Il sera certainement malicieux de censurer un homme dont la seule préoccupation est de faire connaître ce qu'il croit être la vérité. Une censure dans ces circonstances serait à la louange de tout honnête homme. Que veut la proposition de l'honorable député de Montréal centre? Elle demande une enquête sur ce qu'a fait un employé du gouvernement dans les dernières élections. Oh! je sais bien que l'enquête sera refusée, mais cela prouvera que le gouvernement a peur de faire face aux révélations compromettantes que nous ferait connaître cette enquête. Les députés qui, par exemple, ont accueilli avec des murmures la lecture de la proposition de l'honorable représentant de Montréal centre, ceux-là, je le crois, sentent quelque chose de brûlant, quelque chose qui trouble leur douce quiétude. Il est bien connu que de l'argent a été dépensé dans le cours de la dernière campagne électorale. Dans le district électoral de Mégantic l'argent était très-abondant partout. Je suis certain que cet argent ne venait pas de mon adversaire. Il venait de quelque part cela est certain. Tout cet ensemble de circonstances nous amène forcément à penser que le sens des paroles prononcées par l'honorable député de Montréal ouest ressemblait terriblement à la vérité. Je ne dis pas que ces paroles étaient parlementaires, non, M. le président, je constate simplement ce qui peut être considéré comme un fait. Si la Chambre adopte l'amendement, c'est un outrage qu'elle s'infligera à elle-même et non à mon honorable ami le député de Montréal centre. Ceux qui voteront pour cet amendement auront raison d'avoir honte de leur vote. J'ai sans

doute le droit d'espérer que la Chambre n'adoptera pas une proposition qui serait pour elle une cause de réprobation de la part de tous les honnêtes gens. Je m'oppose à son adoption pour cette raison et non pour d'autres.

M. le **Premier Ministre**.—Il a dû en coûter à l'honorable député de Mégantic de faire le discours que nous venons d'entendre, et il a été pénible de l'entendre pour la Chambre. C'est se servir de bien pauvres arguments pour sauver la position déplorable dans laquelle son ami inexpérimenté a été se mettre de gaieté de cœur. Certes, M. le président, je ne m'attendais pas à voir l'honorable député de Mégantic faire une aussi piètre défense de son client, lui, un avocat qui sait habilement tirer parti des avantages que lui offre une position, quelque engagée ou compromise qu'elle soit. Il faut donc en conclure que la cause qu'il défendait était désespérée pour avoir eu recours à de si pauvres raisons. Il nous a dit que si la Chambre adoptait l'amendement de l'honorable député de Québec, elle se flétrirait elle-même. Mais ne sait-on pas que si la Chambre des communes n'avait pas apporté la plus grande discrétion, le plus profond discernement dans l'interprétation et l'application à être données à la constitution anglaise, qu'il y a longtemps que cette constitution n'existerait plus, comme tant d'autres. La Chambre des communes de la métropole a compris que tout l'édifice politique reposait sur elle, aussi avec quel soin jaloux ne s'est-elle pas constamment appliquée à faire respecter partout sa dignité. Là on n'a jamais permis de faire et de dire ce qui se fait et dit ici dans les assemblées populaires et dans une certaine presse licencieuse, qui comprend que la liberté dont elle jouit en vertu de nos lois doit être employée à abaisser, à ravalier ce qui est le plus digne de respect. La Chambre des communes d'Angleterre s'est fait des règlements pour préserver sa dignité contre les attaques injustifiables qui pourraient être lancées contre elle. Et ces règlements doivent être observés quand on croit devoir attaquer quelques-uns des membres de cette Chambre. Ces règlements si sages nous les avons ici et le gouvernement, protecteur de la dignité de la Chambre, ne faillira pas au devoir qu'il a de les faire observer. On dit que l'Assemblée, en refusant l'enquête, va ravaler sa propre dignité. Mais les lois du pays pouvoient aux cas où l'on a raison de croire à des menées ou intrigues contraires aux dispositions qui régissent l'élection des députés du peuple.

Il est donc contraire à nos lois de venir attaquer ici, comme on l'a fait, l'élection des membres de cette Chambre, sous le prétexte spécieux de savoir quelle part un citoyen de cette province a prise à la dernière

campagne électorale. On n'a pas même le courage d'accuser loyalement, franchement ; on cherche des faux-fuyants pour échapper à la responsabilité qu'encourt un député qui ose accuser faussement ses collègues. L'honorable député de Mégantic a dit qu'il savait bien que si le gouvernement le voulait, la Chambre adopterait quand même l'amendement. C'est une nouvelle insulte à faire à la Chambre que de tenir un tel langage. Si nous voulons que la réprobation que nous inspire la proposition du député de Montréal centre soit conservée dans les journaux de l'Assemblée législative, c'est que l'offense a été publique et que nous désirons que la condamnation le soit aussi. On a dit que le gouvernement avait peur des révélations d'une enquête. Non, nous n'avons pas peur d'une enquête, mais ce sont nos accusateurs qui craignent de s'exposer en formulant des accusations directes et loyales. Que l'on accuse comme on doit le faire, et nous donnerons toutes les enquêtes qui seront demandées. En attendant que l'on fasse ce que prescrit le règlement. La Chambre doit repousser avec indignation ces attaques contre son honneur et sa dignité.

M. le président rejette le rappel au règlement formulé par M. Joly.

M. **Champagne**—*député des Deux-Montagnes*.—M. le président, il est bien regrettable que la Chambre doive s'occuper d'une proposition qui n'aurait jamais dû être l'objet de nos délibérations. Cette proposition n'est pas de nature à nous justifier de nommer un comité d'enquête. Personne n'est directement accusé. Que l'on ait donc le courage de formuler une accusation qui puisse faire le sujet d'une enquête. On ne doit pas permettre à qui que ce soit de venir faire ainsi des insinuations insultantes pour la Chambre en laissant entendre que la corruption a assuré l'élection de la majorité.

Nous ne sommes pas ici pour nous occuper des rumeurs qui sont mises en circulation simplement dans le but de soulever certains préjugés. Si l'honorable député de Montréal centre est sincère, s'il veut réellement une enquête, qu'il prenne les moyens de l'avoir. Qu'il désigne, qu'il nomme quelqu'un, qu'il ait le courage de faire ce qu'exige la pratique parlementaire. Car la dignité de la Chambre nous empêche de nous arrêter à considérer sa proposition.

Je crois même que nous ne devrions pas laisser dans le journal de cette Chambre une insulte aussi grave faite au caractère de l'Assemblée législative. C'est dans cette pensée que je propose que l'amendement soit modifié en y ajoutant les mots suivants : " et que la dite proposition du député de Montréal centre soit effacée du journal et des autres registres de cette Chambre. "

L'honorable M. Joly—*député de Lotbinière*.—Il ne manque plus que cela. Il apparaîtra dans le procès-verbal que mon honorable ami le député de Montréal centre aura été censuré et on ne saura même pas pour quoi. Jamais pareille procédure ne s'est vue.

M. le président déclare que la proposition de M. Champagne est irrégulière.

M. Gauthier—*député de Charlevoix*.—Le respect que je me dois à moi-même et à mes électeurs me fait un devoir de protester énergiquement contre la proposition du député de Montréal centre. C'est une insulte des plus graves lancées à la face de la députation. Il ne faut pas seulement être riche, mais il faut aussi avoir du cœur et être honnête. J'ai vu des gens riches qui se vendaient plus cyniquement que tout autre. Les millions ne rendent pas plus honnêtes.

On m'accuse d'avoir reçu \$1,500 pour faire mon élection. De \$1500 je n'en ai jamais reçu. J'ai reçu quelque chose, c'est la confiance de mes commettants et cela m'honore plus que ces accusations fausses et ridicules ne me blessent. Grâce à Dieu, j'ai été élu par des moyens que je n'aurais pas honte de faire connaître en public si c'était nécessaire.

La proposition de l'honorable M. Garneau est mise aux voix :

Ont voté pour :—Messieurs Asselin, Bergevin, Blanchet, Brousseau, Carbray, Caron, Casavant, Champagne, Chapleau, Charlebois, Desaulniers, Deschesnes, Desjardins, Duckett, Duhamel, Dumoulin, Faucher de Saint Maurice, Flynn, Fortin, Frégeau, Garneau, Gauthier, Houde, Lalonde, Lavallée, LeCavalier, Loranger, Lynch, Marcotte, Marion, Martel, Pâquet, Paradis, Picard, Poulin, Poupore, Richard, Riopel, Robillard, St. Hilaire, Thornton, Trudel et Würtele.—43.

Ont voté contre :—Messieurs Bernard, Demers, Gagnon, Irvine, Joly, Laberge, Marchand et Rinfret dit Malouin.—8.

L'Assemblée législative a adopté.

La proposition de M. Stephens telle que modifiée est adoptée par le même vote.

Le projet de loi pour modifier la charte de la compagnie d'éclairage électrique est définitivement adopté dans les formes réglementaires.

La séance est levée.

ASSEMBLÉE LEGISLATIVE.

Séance du samedi, le 29 avril, 1882.

SOMMAIRE :—Dépôt, par l'honorable M. Lynch, d'un projet de loi ayant pour objet de permettre aux compagnies constituées par des statuts spéciaux d'augmenter leur fonds social et pour d'autres fins, — Discussion de la résolution relative à la vente de la division est du chemin de fer provincial : MM. Gagnon, Chapleau. Amendement de l'honorable M. Beaubien : MM. Beaubien et Chapleau.

PRÉSIDENCE DE L'HONORABLE L. O. TAILLON.

La séance est ouverte à trois heures et dix minutes.

L'honorable M. **Lynch**—*député de Brome et solliciteur général*.—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de l'Assemblée législative un projet de loi ayant pour objet de permettre aux compagnies constituées par des statuts spéciaux d'augmenter leur fonds social et pour d'autres fins.

La deuxième délibération sur ce projet de loi est fixée à lundi.

L'ordre du jour appelle la délibération sur la proposition de l'honorable M. Chapleau, concluant à ce que la Chambre se forme en comité général pour étudier une résolution déclarant qu'il est expédient de décréter et confirmer la vente de cette partie du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, connu sous le nom de division est, et s'étendant depuis la jonction St-Martin jusqu'à la cité de Québec, conformément aux conditions du contrat conclu avec le syndicat du chemin de fer de la rive nord, transmis à cette Chambre, par Son Honneur le lieutenant gouverneur, par son message daté du 25 mars dernier.

M. **Gagnon**—*député de Kamouraska*.—M. le président, avant que la discussion ne soit ouverte, j'aurais quelques questions à poser à l'honorable premier ministre. J'aimerais bien connaître comment il se fait que le gouvernement n'ait pas encore déposé sur le bureau de la Chambre certains documents d'un intérêt majeur au sujet de la vente du chemin de fer, mentionnés dans une première adresse adoptée le 21 mars dernier, dans une autre adresse votée quelques jours après, concernant d'une manière toute particulière l'embranchement St-Charles, et en dernier lieu, dans une troisième adresse, adoptée le 17 du courant, aux quais de la Pointe-à-Carcy. Ces documents jettent, je crois, beaucoup de lumière sur la question que nous avons à décider, et il me semble que si le gouvernement veut que la Chambre émette un côté éclairé, comme

il est de son devoir de le faire, il ne peut tarder davantage le dépôt de ces documents ou bien ne pas exiger que nous discussions cette question sans avoir tout ce qu'il faut pour la bien discuter.

L'honorable M. **Chapleau**.—*député de Terrebonne, premier ministre et commissaire des chemins de fer.*—L'honorable député de Kamouraska a commencé par faire allusion à ce qui fait le sujet de l'adresse adoptée par la Chambre le 21 mars dernier. Or dans cette adresse il est demandé copie de toutes correspondance et de tous rapports ou arrêtés du conseil et autres documents depuis le premier novembre 1879, au sujet de la vente du chemin de fer de la province au gouvernement fédéral. Je crois l'avoir déjà dit, et pour faire plaisir à l'honorable député je vais le répéter,—il n'existe pas de tels documents, par conséquent nous n'avons pas pu en faire le dépôt.

Quant à l'embranchement St-Charles, l'arrêté du conseil sera communiqué à la Chambre en temps et lieu et d'une manière officieuse, car c'est un papier d'Etat que le gouvernement ne contrôle pas.

Le gouvernement paie au gouvernement fédéral un loyer de \$6,500 par année pour les quais de la Pointe-à-Carey, mais le service de ces quais en rapport avec l'exploitation du chemin de fer a rapporté plus à la province que ce loyer ne représente. Ils n'ont été loués à personne, ni aucune demande à cet effet n'a été faite par écrit. M. H. Murphy a demandé verbalement de les louer, mais on a refusé de le faire.

M. le président, je vous prie de mettre en délibération, l'article de l'ordre du jour qui a été lu.....

L'honorable M. **Beaubien**.—*député d'Hochelaga.*—Je ne m'attendais pas à autant de laconisme de la part de l'honorable premier ministre. Je croyais qu'il allait nous gratifier d'un de ses longs et intéressants discours dont il a le secret. Au contraire il est sobre de paroles, contrairement à la légitime attente de toute la Chambre.

Avant d'aller plus loin je remets entre vos mains, M. le président une contre-proposition à la proposition qui est inscrite à l'ordre du jour.

M. le **Président**.—M. Beaubien propose, appuyé par M. Charlebois, que cette Chambre ne se forme pas en comité sur la résolution décrétant et confirmant la vente de la division est du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, y compris les embranchements, mais qu'il soit résolu :

Que vu que, par la vente proposée, les revenus de la province ne seront nullement augmentés ;

Que vu que la division est doit accroître considérablement sa valeur et que la province doit garder pour elle le bénéfice de cette augmentation de valeur ;

Que vu que dans le projet actuel la province n'a pas les garanties nécessaires pour assurer le paiement du prix de vente.

Dans les circonstances présentes, il est de l'intérêt de la province d'ajourner la vente de cette partie du chemin.

L'honorable M. **Beaubien**—*député d'Hochelaga*.—M. le président, je suis dans un embarras qui m'inquiète. Je vois que je vais jouer le rôle de premier ministre sans avoir au préalable pu m'y préparer. Mon honorable ami (l'orateur désigne M. le premier ministre) a jugé à propos de ne pas appuyer par un discours, ou à tout le moins, par des explications sommaires, la proposition qu'il a faite. Je regrette d'être forcé de le remplacer pour le quart d'heure. J'espère que le mutisme solennel de son collègue au Conseil législatif n'a pas déteint sur mon honorable ami et qu'il ne s'en tiendra pas là.

M. le **Premier ministre**.—Quand il sera temps de faire connaître les détails du contrat, détails que l'on peut apprendre facilement en lisant les différentes clauses du contrat, et quand il sera temps de faire connaître les motifs du gouvernement en adoptant telles ou telles dispositions plutôt que telles autres, je le ferai, et que l'honorable député veuille bien se calmer.

L'honorable M. **Joly**.—Le silence de l'honorable premier ministre paraît d'autant plus étrange qu'il a tenu une conduite toute différente quand il s'est agi de la vente de la division ouest.

M. le **Premier ministre**.—Pas du tout, j'ai exposé la portée générale de l'ensemble de la politique du gouvernement et par conséquent j'ai épuisé la partie de mon sujet qui a trait à la division est, et c'est cette partie que l'on voudrait me faire traiter de nouveau. Lorsque la résolution relative à la vente de la partie ouest a été mise en délibération, j'ai fait connaître d'abord les grandes lignes de la politique ministérielle, or qu'ai-je besoin d'y revenir à présent et de répéter ce que j'ai déjà dit. Quant aux détails de la transaction, on se le rappelle, je les ai traités lorsque la Chambre était en comité général, et c'est ce que je me propose de faire dans le cas qui nous occupe.

L'honorable M. **Beaubien**—*député d'Hochelaga*.—Je crains beaucoup de ne pas m'être trompé, et il y a apparence que le mutisme de l'honorable commissaire de l'agriculture s'est communiqué à son chef. Nous sommes menacés d'une répétition de ce qui a été fait dans l'autre

Chambre. Toutefois j'espère encore que nous ne serons pas privés de l'éloquence du premier ministre.

Il y a un point que je me permettrai de rappeler à l'attention de la Chambre. Lorsque j'ai pris part au débat sur la vente de la partie ouest, j'ai dit que nous ne pourrions pas discuter la question de la vente de la division est, parce que l'on nous dirait que le sujet est épuisé. Ce que j'avais prédit alors n'arrive-t-il pas à présent? L'honorable premier ministre, lorsque j'insistais pour présenter mes observations au sujet de la partie est, me disait : vous aurez toute la latitude nécessaire et pleinement l'occasion de dire tout ce que vous voudrez lorsque le contrat sera en délibération.

M. le **Premier ministre**.—Eh bien, n'avez-vous pas l'occasion de discuter? . . .

L'honorable M. **Beaubien**. . . en s'efforçant de tuer la discussion et en montrant un exemple funeste comme le fait mon honorable interrupteur. On m'a empêché de parler en soulevant une objection de forme en formulant un rappel au règlement. Aujourd'hui, on veut arriver au même résultat en prenant d'autres moyens. Est-il juste envers ceux qui n'approuvent pas la politique ministérielle de forcer la Chambre d'ouvrir la discussion en un jour comme celui-ci, un samedi, où personne probablement ne se sent bien disposé à entrer dans un débat comme celui-ci,

Le gouvernement n'ignore pas que le samedi est un jour de séance par exception et que, par conséquent, imposer à la Chambre une discussion comme celle que nous devons faire, c'est mettre les députés qui veulent y prendre part dans une bien pénible situation, pénible pour eux-mêmes parce qu'ils sentent bien la répugnance qu'éprouve la Chambre d'entendre des discours sur un sujet qui a sollicité si longtemps l'attention de la Législature, qui a été si longtemps discuté dans les deux Chambres, situation pénible pour la Chambre qui n'est pas aussi bien disposée qu'elle devrait l'être, car son devoir l'y oblige, à écouter les observations qui peuvent lui être présentées. Cependant, malgré les conditions désavantageuses dans lesquelles me place la tactique du chef du cabinet, je me hasarderai à faire les remarques que j'ai à faire, afin qu'il ne soit pas dit que la proposition de l'honorable premier ministre n'a soulevé aucune objection.

L'honorable premier ministre a ridiculisé l'opinion que j'ai émise que la majorité du pays était contre le projet de vente. Je n'ai pu donner alors les raisons qui me faisaient avoir cette conviction, les motifs qui engagent la majorité du peuple à ne pas approuver cette politique. On m'a fermé la bouche au moyen d'un rappel au règlement. Aujourd'hui

je puis parler plus librement sans craindre l'intervention du règlement. La contre-proposition que j'ai remise à M. le président contient les principaux points que j'ai l'intention de développer. L'un des motifs que le gouvernement invoque pour justifier ses actes, c'est que par la vente il assure à la province un revenu fixe plus élevé que celui produit par l'exploitation. Je dis que par le projet de loi du gouvernement le revenu réel du chemin n'est pas augmenté, et je vais le prouver à la satisfaction même des plus exigeants. Non seulement la vente ne vous rapportera pas plus que le revenu actuel, mais je vais établir aussi qu'en gardant et exploitant nous-mêmes la voie ferrée nous pourrions retirer plus que l'on nous offre. La proposition du syndicat comporte \$200,000 par an.

Quel est le revenu annuel qui est versé dans le trésor ? D'après les chiffres de l'honorable trésorier, le revenu net au 31 décembre 1881 était de \$251,436 pour tout le chemin. Le 9 janvier dernier, la *Miner* qui, comme on le sait, a l'oreille des dieux, a l'oreille des ministres, disait dans un article de fond que le chemin de fer pourrait donner \$300,000 par année de profit net. Où prenait-on ce chiffre de \$300,000 ? On devait parler sur des données bien positives, sur des renseignements exacts, si non officiels. Mais pour ne pas donner prise à la critique, pour n'appuyer mon raisonnement que sur des données authentiques, je vais mettre de côté ce chiffre de \$300,000 et me servir de celui que l'honorable trésorier nous a donné, c'est-à-dire \$251,436 pour tout le chemin pour un an.

Ainsi je base mon calcul sur le montant officiel. La moitié de \$251,000—je laisse les centaines de côté—est \$126,000 en chiffres ronds. Voilà ce que nous donne la division est à l'heure qu'il est. Mais est-ce réellement tout ? Pouvons-nous être certains que c'est là le profit réel que nous donnera l'exploitation à l'avenir ? Je ne parle pas de l'augmentation que j'ai déjà signalée et qui se produira assurément. Je prétends que \$126,000 ne représentent pas le revenu de la division est, que l'on a emmagasiné des revenus. Je m'explique. Il y avait au premier janvier dernier pour toute la voie ferrée des approvisionnements de tous genres dans les magasins pour la somme de \$226,000. Ceci diminuait le chiffre du revenu net et augmentait d'autant le montant de la dépense ; nous avons ainsi des profits emmagasinés. . . .

M. le **Premier ministre**.—Au moment de la signature du contrat de vente, il n'y avait d'approvisionnements que pour la valeur de \$175,000. . . .

L'honorable M. **Beaubien**.—Dans un état imprimé qui émane de source officielle, je trouve le chiffre de \$226,218 au premier janvier.

M. le Premier ministre.—A l'heure qu'il est le montant est d'environ \$160,000.

L'honorable **M. Beaubien.**—Nous avons donc pour la période que couvre l'excédant de recettes de \$251,000, des approvisionnements représentant une valeur de \$226,218. Maintenant, je vous le demande, M. le président, n'est-ce pas un montant trop élevé? Peut-on prétendre que pour l'exploitation d'un chemin de fer comme le nôtre, va-t-on dire qu'il faut des approvisionnements en aussi grande quantité, pour une valeur aussi considérable? Mais si on peut cacher ainsi le revenu réel que nous donne la voie ferrée, on peut tout aussi bien faire voir qu'il ne rapporte rien du tout. Il n'y a aucune nécessité de mettre sous forme d'approvisionnements une partie du revenu, d'immobiliser un capital aussi considérable, quand d'autres voies plus longues que la nôtre, font leur affaire avec \$50,000. Je pourrais adopter ce chiffre comme base. Mais je veux être bon prince, je double la somme et je mets \$100,000 pour toute la ligne. Le syndicat qui conduira son exploitation à la lumière des principes qui régissent le commerce, ne consacrera pas une somme proportionnellement aussi forte pour la partie du chemin que l'on veut lui vendre. Il n'ira pas, j'en suis certain, immobiliser un capital de \$50,000, qui sera ainsi improductif, parce qu'il sera inactif.

En grossissant la somme jusqu'à \$100,000, cela donne pour la division est \$50,000. En réduisant donc à \$126,000 le montant des approvisionnements nécessaires, et en prenant la moitié de cette somme on a \$63,000 pour la partie est. En additionnant \$126,000, chiffre du revenu que j'ai attribué à la division est et ces \$63,000, on trouve un total de \$189,000. Ces \$63,000, je crois avoir justifié l'opération au moyen de laquelle je les trouve. Au reste, n'ai-je pas la meilleure des preuves dans l'action même du gouvernement? L'honorable premier ministre vient de nous dire que la valeur des approvisionnements en magasins n'est plus que de \$160,000 environ. N'est-ce pas une preuve que le gouvernement s'est aperçu qu'il a trop d'argent d'immobilisé de cette manière. On me dira peut-être que les marchandises sont là et qu'il ne faudra pas les acheter plus tard. Mais pourquoi avoir ainsi un capital inactif quand rien n'en fait une nécessité?

Nous pouvons donc sans être taxés d'exagération mettre à \$189,000, le revenu actuel de la division est. Voyons maintenant quelle différence il y a entre ce montant et celui que le syndicat va payer à la province. Le produit de la vente, sous forme d'intérêt du capital, sera annuellement de \$200,000. Je trouve—et je crois l'avoir prouvé—que nous

recevons de l'exploitation \$189,000. Il y a donc une différence de \$11,000 seulement en faveur de la vente. Et l'on veut faire merveille avec cela. Supposons même que tous les approvisionnements n'aient pas été achetés cette année, disons même que la différence au lieu de \$11,000 soit de \$25,000, cela ne changera pas grand chose au résultat financier, au point de vue du trésor. Nous verrons tout à l'heure si nous pouvons laisser au gouvernement l'avantage de cette légère différence en faveur de sa transaction. C'est avec \$11,000 que l'on veut éviter la taxe, rétablir l'équilibre dans notre budget, doter magnifiquement le chapitre de la colonisation, aider à l'établissement de nouvelles voies ferrées ou au développement de celles qui existent. On a trouvé beaucoup à redire de ce que j'ai prêché la temporisation. L'honorable député de Montmagny, qui a fait un brillant discours et dont le début dans cette Chambre a été admiré, m'a pris à parti et m'a signalé ce qu'il prétend être les désastreux résultats de ma politique de temporisation. Il a fait une peinture alarmante de la pénurie du trésor, de l'impossibilité où il serait de faire face aux besoins du service public si la Chambre ne ratifiait pas le projet de vente. Mais est-ce donc avec \$11,000 ou même \$25,000 si vous voulez, que l'on accomplira toutes ces merveilles. A quelle distance serons-nous de la taxe lorsque nous aurons encaissé \$11,000 de plus ? \$11,000 ! voilà le grand résultat que l'on va obtenir. On a parodié les paroles de Mirabeau ; on s'est écrié : mais ne voyez-vous pas la banqueroute ou la taxe directe à vos portes.

Tout comme si \$11,000 devait équilibrer un budget qui a un découvert de plus d'un demi-million. La taxe ! la taxe ! voilà l'épouvantail, dont on se sert pour effrayer les timides et arracher un vote approbatif. \$11,000 ! voilà la merveilleuse éponge qui doit effacer le déficit, ce que l'état présent du budget laisse à désirer. A ceux qui, dans un louable intérêt public, désirent que la province dote certains chemins de fer, on dit : impossible si vous ne votez pas la vente. Les pauvres colons dont le sort est si digne d'intérêt, sont là, suppliant pour avoir de l'aide et l'on temporise. Les maisons d'éducation, foyers de lumières où la jeunesse, espoir de la patrie, va recueillir une bonne instruction, demanderont de l'aide et l'on répondra : temporisez. Les hospices où l'on recueille les indigents, les malades, les institutions de charité manquent de pain et vous le leur refuserez en disant : temporisez ! Voulez-vous changer tout ce sombre tableau, en un riant spectacle, oh ! il ne faut pas grand'chose, simplement : \$11,000. Donnez \$11,000 à l'honorable trésorier et immédiatement vous le verrez le sourire aux lèvres changer ses réponses aux créanciers de la province. Ce sera une véritable multiplication des pains. Est-ce que nous n'aurons pas autant de ressources

après que l'on aura refusé de ratifier la vente que si nous suivions la politique ministérielle? Poser cette question c'est la résoudre, tant la réponse s'impose à notre esprit. On a parlé de la taxe comme si on en avait peur. On nous a lancé des défis que je n'hésite pas à relever. Et bien oui, que l'on taxe si c'est nécessaire et bravement, j'appuierai la proposition qui sera faite à cet effet.

Mais voyons si nous pouvons disputer au gouvernement cette différence de \$11,000 que j'ai établie il y a quelques instants. Je dis oui, et l'augmentation seule du trafic local la fera disparaître. Ne devons-nous pas compter sur cette augmentation? Le bon sens interdit tout doute. Ce n'est pas tout, Qui peut nier que le commerce de l'ouest venant par le Sault Ste-Marie, passant par St-Martin et atteignant l'eau profonde à Québec, c'est-à-dire se déversant dans les grands steamers océaniques, qui peut nier, dis-je, que ce commerce, que ce grand trafic ne contribuera pas sa large part à grossir la recette générale, et par conséquent, à arrondir les bénéfices de l'exploitation?

L'avenir nous donnera le grand courant du trafic de l'ouest. Dès l'automne prochain, la compagnie du Pacifique aura terminé sa ligne jusqu'au Sault Ste-Marie. Cette grande voie ferrée sera par là en communication avec les chemins américains. Nous aurons donc tout ce vaste et puissant réseau déversant son commerce sur St-Martin, c'est-à-dire sur le chemin de fer de Montréal à Québec. Les steamers océaniques, par le fait qu'on augmente sans cesse leur tonnage, ne pouvant plus se rendre à Montréal, la compagnie du Pacifique transportera tout des plaines de l'ouest et le déversera sur notre ligne. Nous en retirerons un profit net, un profit considérable, par notre raccordement avec la ligne du Pacifique et de l'Intercolonial. Plus tard, le gouvernement fédéral fera présent de l'Intercolonial à la compagnie du Pacifique. La division est se trouvera naturellement le train d'union entre ces deux immenses tronçons, elle fera virtuellement partie de la grande ligne transcontinentale. On voit par là quelle valeur elle doit acquérir en bien peu d'années. Pourquoi cette augmentation de valeur ne retournerait-elle pas à la province? Pourquoi M. Sénécal qui a administré le chemin de fer provincial, comment se fait-il qu'il offre à titre de membre du syndicat, \$200,000 lorsque l'exploitation n'en rapporte que la moitié environ de cette somme? Pourquoi?... ah! c'est que M. Sénécal voit dans la compagnie du Pacifique un acheteur tout prêt, tout trouvé. L'honorable premier ministre n'a pas dit que cette compagnie ne voulait pas acheter. En effet, non-seulement elle n'était pas hostile à l'idée d'acquérir tout le chemin, mais elle a même fait une offre dans le cours

de janvier. Pourquoi cette offre n'a-t-elle pas été donnée en même temps que les autres ? Je me rappelle que la rumeur a couru à Montréal que la compagnie du Pacifique avait fait une soumission. Après avoir lu le discours de l'honorable premier ministre, je me suis rappelé de cette offre, et je me suis rappelé aussi que cette offre ne fut pas bien reçue par certains amis du ministère. Mais ceci ne prouve pas que cette compagnie ne désire pas acheter notre chemin, car pour une grande compagnie comme celle-là, trois ou quatre millions de dette de plus ou de moins, quand il y a des propriétés qui valent plus que cette somme, ça ne fait pas grande différence.

Dans les remarques qu'a soulevées mon discours sur le contrat de la partie ouest, on a cherché toutes sortes de motifs à ma conduite. C'était bien peine perdue assurément, car—je l'ai déjà déclaré le plus formellement du monde et je le répète à nouveau—je n'ai jamais eu aucun intérêt, ni direct ni indirect, dans aucun syndicat ou combinaison. J'ai vu avec plaisir, et j'ai bien droit de le dire, j'ai vu avec plaisir, dis-je, la compétition qui s'est produite. J'ai même, je crois, contribué à rendre cette concurrence plus active, plus forte. J'agissais comme un véritable ami de la province, comme un ami de l'honorable trésorier, en voulant que sa caisse reçut davantage. En principe, je ne m'en cache pas, j'étais en faveur comme je le suis encore d'une transaction par laquelle on aurait vendu tout le chemin à la compagnie du Pacifique. Je reviendrai sur ce sujet dans quelques instants. Si nous ne vendons pas à cette compagnie, je dis alors que nous devons garder la division-est jusqu'à ce que nos communications avec l'ouest et l'est soient établies et que nous ayions été en état de juger des avantages qu'elles nous donneront au point de vue de l'exploitation.

L'honorable premier ministre a parlé de ma lettre que je lui ai adressée pendant son séjour à New-York. Je ne me rappelle pas du contenu de cette lettre, qui préoccupe tant l'esprit de mon honorable ami, mais ce que je puis dire sans hésiter, sans la moindre crainte, ce que je puis affirmer c'est que mes intentions étaient droites, irréprochables. Sans me rappeler les idées que j'émettais dans cette lettre, j'ai assez de confiance en moi-même pour pouvoir affirmer que mes opinions d'aujourd'hui ne sont pas en sens inverse avec celles que je professais dans le temps où j'ai écrit cette fameuse lettre. Je ne la contredis donc pas. Je n'en répudie pas un mot. Cette lettre remonte à une époque où nous étions fort préoccupés d'assurer à la province des avantages auxquels elle a légitimement droit, quant à ce qui concerne le commerce de l'ouest. J'ai été intimement mêlé aux négociations qui ont été faites alors à ce sujet. Je puis

dire sans exagération que j'ai fait l'impossible pour qu'il y eut une entente avec la compagnie du Pacifique. J'allai à Ottawa pour voir si nous ne parviendrions pas à faire en sorte que cette compagnie devint propriétaire de notre ligne au moins jusqu'à Montréal s'il n'y avait pas possibilité de l'engager à faire plus. Voyant que la compagnie de chemin de fer Atlantique avait l'intention de poursuivre les travaux de sa ligne et voyant que le tracé fait par la compagnie du Pacifique passait au large de la province, par le Coteau Landing, voyant tout cela, je me suis dit et j'ai répété à mes amis à Montréal : Il ne faut pas que la province soit ainsi mise de côté.

D'un autre côté, parce que les difficultés que nous avons à vaincre, parce que les obstacles à surmonter sont grands, faut-il se croiser les bras et dire qu'il n'y a rien à faire. Non, évidemment. M. Abbott fut informé des perplexités des amis des intérêts de la province de Québec. Il s'est intéressé à notre cause. En attendant, nous nous sommes dit : nous allons faire l'impossible pour avoir des communications, des raccordements avec l'ouest, soit par le réseau des chemins de fer d'Ontario de l'Ottawa et joindre ensuite le Northern Pacific américain ou par tout autre moyen plus praticable. Il nous fallait agir promptement, avec énergie, autrement la situation pouvait être compromise au grand préjudice des intérêts provinciaux. C'est alors que j'ai écrit à l'honorable premier ministre pendant qu'il était à New-York. Voilà les circonstances dans lesquelles j'ai écrit cette lettre qui m'attire maintenant des reproches. Depuis, j'ai prouvé que j'étais sincère en prenant cette attitude, et lorsque l'honorable premier ministre a dit qu'il allait vendre à la compagnie du Pacifique, j'ai peut-être été le premier à applaudir à cette décision, que je considérais comme très-sage en prenant en considération les immenses avantages que la province retirera du fait d'avoir le terminus de cette ligne. J'y voyais l'accomplissement de mes vœux les plus ardents et la réalisation pour ma province des brillantes espérances que j'ai contribué, moi aussi, à faire concevoir à la population. S'il y avait eu pour moi d'autres intérêts en jeu que ceux de la province, comme on veut le faire croire, comme on l'insinue à chaque fois, que l'occasion s'en présentât, je n'aurais pas accepté avec tant de plaisir et d'empressement comme je l'ai fait l'acte politique du gouvernement dans sa transaction pour la vente de la division ouest. Mais dans notre anxiété de sauver la province du danger qui se présentait, nous avons pris des mesures qui devaient nullifier ce danger. Le " Grand Junction Railway " se rendant jusqu'au Sault Ste-Marie et se soudant de là aux lignes américaines, nous avions deux lignes allant au Sault, mais

les intérêts de la province étaient protégés. Si nous avons le terminus du Pacifique, c'est à nos efforts que nous le devons. J'ai dit à l'honorable premier ministre : voyez donc s'il ne serait pas possible de s'entendre avec le Pacifique américain.

Et on se le rappelle, les rumeurs qui ont circulé à Montréal disaient que l'honorable premier ministre avait fait des efforts pour entrer en négociations avec la compagnie du "Northern Pacific." Je ne l'en blâme pas ; il agissait avec prudence. Mais, M. le président, en voilà assez sur ce sujet et je reviens immédiatement à la division est.

A prendre les chiffres mêmes que l'on nous a donnés, je dis que par ce marché on ne nous offre rien de mieux que ce que nous avons déjà, et je vais le prouver dans quelques instants.

D'abord, quant aux bénéfices que nous recevons de l'exploitation, nous avons le droit d'attendre et d'exiger plus, d'avoir un autre résultat que celui obtenu jusqu'ici. Examinons quelque peu la statistique de la voie ferrée, voyons ce qu'elle dit et rendons-nous bien compte de ce qui peut être fait à l'avenir. Il est en premier lieu extraordinaire que la proportion de la dépense sur la recette soit de 85 pour cent. Le Canada Southern, qui soutient une concurrence très-active, ne présente cependant pas un tel état de choses. Mais là on pratique la plus rigide économie et on prend les moyens de payer le moins cher possible pour tous les approvisionnements. Tout se fait par soumission. Cependant le "Canada Southern" a contre lui une position géographique difficile, il y a deux lignes parallèles. Le "Great Western" parcourt le même territoire. Ceci amène une concurrence ruineuse, sans compter le Grand-Tronc qui n'est pas sans exercer une certaine influence sur la tarification du "Canada Southern." Aussi les prix sont-ils très-réduits. Mais pour la partie est il n'y a pas tous ces désavantages, il n'y a pas cette concurrence dont je viens de parler. Il n'y a de fait aucune raison pour que l'exploitation coûte 80 pour cent des recettes. Je parlais tout à l'heure des soumissions qui sont demandées pour les approvisionnements. La compagnie du Richelieu suit ce système, et cependant elle a pour président l'administrateur du chemin de fer du gouvernement. Pourquoi ne suivrait-il pas le même système pour la voie ferrée. Nous devrions ne pas excéder la moyenne des autres lignes. Soixante-trois pour cent devrait suffire, ou tout au plus 70 pour cent des recettes générales. Si l'on veut savoir quelles devraient être nos recettes nettes, celles sur lesquelles on a droit de compter, que l'on prenne la moitié de la recette totale de \$1,055,064—qui est de \$527,532 et en prenant 37 pour cent de recettes nettes, on arrive à un bénéfice de \$195,136.

Voilà la somme des bénéfices sur lesquelles nous devons compter, et que l'on veuille bien observer que je ne prends pour base que la recette totale que nous a donnée le chemin pendant la dernière année, sans tenir compte de l'augmentation naturelle qui se fera.

Une exploitation est d'autant moins coûteuse que la voie est en meilleur état. Or, nous avons un chemin neuf à lisses en acier. Tout le matériel est neuf. Outre l'avantage d'un service de traction moins coûteux, nous avons aussi l'avantage de pouvoir compter qu'il n'y aura pas de réparations à faire d'ici à longtemps. En mettant 63 pour cent, on donne suffisamment pour tous les travaux nécessaires, outre les frais mêmes d'exploitation. Encore une fois, je ne parle pas de l'augmentation du trafic. Eh bien, nous venons de voir que nous pouvons compter sur une recette nette de \$195,186. Et en regard de cette somme, que nous offre-t-on ? On nous offre \$200,000 par année sous forme d'intérêt sur le prix de vente.

On aurait dû adopter le système que M. Sénécal a adopté pour la compagnie du Richelieu, c'est-à-dire d'annoncer dans les journaux, de demander des soumissions quand il faut renouveler les approvisionnements. Je reviens sur ce sujet, parce qu'il est plus important qu'on ne serait porté de le croire à première vue. Ce système opère très-bien au bénéfice de ceux qui s'en servent. Ainsi, si les entrepreneurs ou les fournisseurs manquent à leurs engagements, la compagnie du Grand Tronc qui ne néglige pas ce moyen de diminuer ses dépenses, achète ailleurs et charge les frais sur le prix du contrat. Ce système est bon, puisque M. Sénécal s'en sert pour la compagnie du Richelieu. Pourquoi pas en faire autant pour le chemin de fer du gouvernement ? Je sais qu'un gouvernement a plus de difficultés à s'approvisionner que n'en auraient des individus ou des compagnies, mais il n'en reste pas moins acquis que si ce mode pratiqué avec avantage par d'autres, était adopté par l'administration du chemin de fer, elle s'en porterait que mieux. Si on avait eu cette concurrence par le passé, on aurait un autre revenu que celui que nous avons.

J'ai prouvé il y a un instant que nous pourrions retirer un profit net de \$195,000 par année si nous continuions d'exploiter la voie ferrée. Le chiffre de \$195,000 est basé sur la recette brute telle qu'elle est aujourd'hui, sans tenir compte du trafic que les nouveaux raccordements doivent nous donner. Si on ajoute le revenu probable que nous tireront ces raccordements, on verra que nous toucherons un excédant sur le prix qui nous est offert. En supposant même que ces prévisions ne se réalisent pas, et que l'excédant que je mentionne ne se produise

pas, la position du trésor n'en sera pas affectée puisque l'exploitation rapportera autant que ce que l'on nous offre.

Étant donné cet état de choses et je crois avoir donné des preuves qu'il existe réellement, pourquoi, je vous le demande, M. le président, pourquoi nous défaire de notre propriété qui augmentera certainement en valeur ?

Dans la correspondance qui a été distribuée, je vois une lettre de l'ingénieur M. Shanly, dans laquelle il dit que la province a lieu d'être satisfaite de ne pas avoir affirmé la voie ferrée lorsque l'offre en a été faite au gouvernement Joly, ya trois ans près. Ne pourrions-nous pas retourner l'argument ? ne pourrions-nous pas prévoir que la même chose se renouvellera pour la transaction actuelle ? n'est-il pas vrai que la temporisation, dont on rit aujourd'hui, nous a certes bien servis dans cette occasion ? Pourquoi ne nous servirait-elle pas à l'avenir comme elle nous a servis par le passé, de l'aveu de tout le monde. En 1884, on aura le trafic de l'ouest qui se déversera sur notre province. Nous pourrions constater l'augmentation que cela devra produire dans la valeur de notre propriété. Je veux que la province bénéficie de cette augmentation de valeur, c'est là le but de ma proposition. Je n'ai pas d'autre but en vue quoiqu'on en dise. En mettant même la proportion des dépenses d'exploitation sur les recettes générales à 70 p. c., ce qui est une proportion très-forte si l'on considère que le chemin est neuf et que le ballastage est abondant, même à 70 p. c., avec le grand commerce de l'ouest que nous attendons, nous ferons plus que \$200,000 par année, chiffre des intérêts que l'on va verser dans le trésor, si toutefois on les verse tous. Il nous restera toujours et en sus le profit que nous retirerons de l'augmentation de la valeur. Pourquoi le changement que l'on nous propose ? pourquoi vendre si nos revenus ne sont pas augmentés et si la position n'est pas améliorée ?

Dans ma proposition, j'affirme en second lieu que la valeur de la division est doit considérablement augmenter et que la province devrait conserver pour elle-même le bénéfice de cette augmentation. J'ai déjà fait observer que les retards nous ont été biens profitable dans le cas du refus de la proposition d'affermage faite au cabinet Joly. La même chose se répètera dans ce cas-ci. Dans peu d'années nous aurons le chemin de fer du Pacifique venant de l'ouest, du Sault Ste-Marie, de la Baie Georgienne et passant à St-Martin, nous amenant l'immense trafic des régions qu'il sillonnera. De plus, nous aurons le raccordement derrière la montagne à Montréal avec la ligne du Grand-Tronc. Ne croit-on pas que ce raccordement ne nous sera pas profitable au point de vue

du trafic ? Je crois que beaucoup de chars passeront sur cette ligne, à raison de la difficulté qui existera toujours de passer sur les quais.

Nous aurons aussi l'embranchement St-Charles avec le service de bateaux passeurs qui amèneront le trafic de l'Intercolonial jusqu'à la gare du Palais à Québec. Nous aurons de plus la voie ferrée longeant l'eau profonde à Québec. Qu'on se représente donc le courant de commerce que tous ces avantages réunis : l'Intercolonial, le prolongement du Pacifique jusqu'à la station de St-Martin, ce qui veut dire ouverture des communications avec l'ouest, que l'on se représente donc l'immense commerce que cela va nous amener les regards d'envie qui seront jetés sur notre chemin de fer par plusieurs compagnies.

J'ai dit que nous avions un acheteur tout trouvé dans la compagnie du Pacifique. On m'a répondu : mais vous ne la ferez pas acheter malgré elle. Elle n'en veut pas. Si elle en avait voulu elle l'aurait acheté à présent, elle n'attendrait pas pour payer un million de piastres de plus. Voyons ce qu'il y a de sérieux dans cet argument. D'abord je dis que la compagnie du Pacifique en veut de notre chemin de fer, elle a déjà voulu l'avoir. A-t-on réfléchi à l'offre que cette compagnie a faite ? Pourquoi cette offre n'est-elle pas avec les autres soumissions ? Elle ne paraît guère préoccupé l'honorable premier ministre, puisque dans son discours il n'y a fait seulement qu'une légère allusion. Comment cette offre a-t-elle été reçue par la *Minerve* journal qui, comme on le sait, est dans les secrets des dieux. Ce journal pour justifier d'avance le refus de cette proposition, donnait plusieurs raisons, entre autres celle-ci : que les petites lignes seraient maltraitées par les grandes, que ceci se renouvelait, se produisait à chaque fois que l'occasion s'en présentait et qu'il en serait ainsi dans le cas où une grande compagnie acquerrait la voie ferrée du nord. Quel était le chiffre de cette offre et l'intérêt que l'on se déclarait prêt à payer. On offrait au gouvernement huit millions de piastres et un intérêt de quatre pour cent sur le capital non payé. On dit, et c'est là la principale raison alléguée par l'honorable premier ministre, mais cette intérêt de 4 pour cent ne rencontrait pas les vues du gouvernement puisque le but qu'il a en vue en vendant, c'est d'améliorer la situation du trésor, 8 million à 4 pour cent ne donnaient que \$320,000 de versement annuel. Il fallait donc refuser cette offre pour en accepter une autre qui donnât davantage, sous forme d'intérêt.

Mais l'a-t-on bien pressé de nous donner plus que 4 p. c., de nous donner 5 p. c. Oh ! non, on avait tant peur que les petites lignes fussent maltraitées !..... fussent mal déservies ? Mais pourquoi ne nous donne-t-on pas les détails de cette proposition de la compagnie du

Pacifique? Il serait pourtant intéressant et même nécessaire que l'on connût cette soumission pour juger de la sagesse du gouvernement en la rejetant. A ce propos, je ne trouve que les paroles suivantes dans le discours de l'honorable premier-ministre : On offrait huit millions et trois quarts portant intérêt à 4 p. c., 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'ayions pas voulu vendre à ce prix-là. Voici pourquoi nous l'avons pas fait. C'est que ces 8¼ millions payables dans cinquante ans, ne portaient qu'une intérêt de 4 p. c. ce qui donne tout simplement l'intérêt de \$7,000,000 à 5 p. c.

“ 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 pour cent, la somme de \$320,000, tandis que les \$7,600,000 offerts aujourd'hui nous donneront à 5 pour cent, \$380,000, soit une différence de \$60,000 par année.” Voilà ce que nous savons de cette soumission de la compagnie du Pacifique. Le raisonnement de l'honorable premier ministre est à l'effet de prouver qu'il avait eu raison de rejeter cette proposition. Examinons à notre tour si réellement il a bien fait d'agir comme il l'a fait. En premier lieu, nous aurions touché \$320,000. Deuxièmement, nous n'aurions pas donné à la compagnie du Pacifique toutes les propriétés que nous cédon dans le cas qui nous occupe, la vente séparée.

L'honorable premier ministre ne dit pas que le Pacifique devait aussi avoir les approvisionnements que l'on a en mains. Récapitulons le tout : on donne au syndicat Sénécal :

Les approvisionnements.....	\$226,000
Le parc au bois.....	150,000
La propriété de la Pointe-au-Lièvre.....	40,000
Total.....	\$416,000

Ajoutez cela à 8 millions et vous aurez un total de \$8,416,000, qui à 4 pour cent donne \$336,000 en chiffres ronds. La vente recommandée par le gouvernement produit \$7,600,000 à 5 pour cent \$380,000. Soustrayez \$336,000, il reste \$44,000 en faveur de la transaction que

nous avons devant nous. C'est bien peu si l'on considère les avantages qui seraient résultés du fait que la compagnie du Pacifique aurait traversé la province de son extrémité ouest jusqu'à la capitale. Cependant est-ce bien là la différence qu'il y a entre les deux résultats ? Il faut aussi déduire de ces \$44,000, l'intérêt sur les \$300,000 de débetures de la cité de Québec, soit à \$1 pour cent, \$30,000 ; il ne reste donc plus que \$14,000 d'écart. Est-ce là une somme à faire reculer un gouvernement ? Est-ce là un montant si effrayant, pour me servir de l'expression de l'honorable premier ministre ? Mais est-ce tout ? Pas encore, M. le président, et je vais rappeler un fait qui semble avoir échappé à la mémoire de mon honorable ami (l'orateur désigne M. le premier ministre) lorsqu'il a fait la comparaison que j'ai rappelé tout à l'heure. Les acquéreurs de notre chemin de fer peuvent payer le capital et éteindre par là même l'intérêt à 5 pour cent qu'ils ont à payer. Ils peuvent faire cette opération quand ils le voudront.

La chose, dans tous les cas, est relativement facile pour la compagnie du Pacifique. Elle pourra payer dès la première année. Je suppose que les deux compagnies qui achètent paient le capital en entier, comment fera le gouvernement pour placer cet argent. Pouvons-nous obtenir 5 p. c ? L'arrangement dont on a parlé—fait par la Nouvelle-Ecosse, pour placement au trésor fédéral—n'est pas encore consommé tant s'en faut. Au reste, arriverait-il, qu'il ne faudrait pas compter obtenir le même avantage parce que dans le cas auquel je fais allusion, il y a des considérations d'une nature toute particulière qui peuvent engager les autorités fédérales à payer 5 p. c. Nous ne pouvons pas compter, que dis-je, pas même espérer avoir autant pour notre argent. Mais en fin de compte, il ne faut pas oublier ni dédaigner la politique énoncée par le ministre des finances du Canada et qui a pour objet de diminuer autant que faire se pourra le taux de l'intérêt sur ce que doit le gouvernement fédéral. Or peut-on croire que monsieur le ministre des finances appliquant toute son énergie à réduire l'intérêt sur la dette existante négligera de mettre la même politique en vigueur lorsqu'il s'agira de dette à créer ?

Evidemment c'est du délire que d'y penser. Revenons donc à la réalité des choses et reconnaissons que le gouvernement fédéral ne consentirait pas à nous donner plus que 4 pour cent. En supposant donc—et ils ont le droit de le faire par la loi que nous faisons, si toutefois nous la faisons—supposant donc que les acquéreurs nous paient le prix d'achat, dans quelle position le trésor va-t-il se trouver ? Va-t-il être plus rempli que si nous avions vendu tout le chemin à la com-

pagnie du Pacifique ? Point du tout. Et en voici la preuve. Le capital du prix de vente est de \$7,600,000. A 4 pour cent cela donne \$304,000. D'un autre côté nous avons vu que l'offre de la compagnie du Pacifique pour toute la voie nous aurait donné \$336,000, si nous comprenons la valeur des propriétés données dans la vente actuelle, et \$320,000 simplement en prenant pour base le capital de \$8,000,000. Il est donc constant que la proposition de cette compagnie n'était pas à dédaigner.

J'affirme dans ma proposition que la valeur du chemin va augmenter. N'est-il pas étrange de voir que ce sont ceux qui ont constaté que cette partie du chemin de fer ne rapportait que \$122,000 qui offrent aujourd'hui \$200,000 par année de loyer ou d'intérêt sur le prix de vente. Outre qu'ils sont convaincus que le chemin bien administré peut rapporter plus que \$122,000, plus même que \$200,000, ils voient eux aussi l'augmentation qui doit se produire infailliblement. Eh bien qu'est-ce que je demande ? Je demande que la Chambre, que le gouvernement la voit comme eux. Je demande aussi comme conséquence de ce qui précède, que la province jouisse de la plus-value du chemin ; je demande que nous gardions la voie ferrée afin que le trésor public bénéficie seul de cette augmentation dans la valeur de notre propriété.

J'affirme, en troisième lieu, dans ma proposition, que le paiement du prix de vente, d'après le projet, ne se trouve pas suffisamment garanti, et je crois pouvoir le prouver. Je ferai d'abord observer que nous ne recevons pas même \$500,000 comptant. D'après la clause six du contrat de vente, le syndicat se charge des travaux auxquels le gouvernement est tenu en vertu du contrat avec la compagnie du Pacifique, et en retour le gouvernement transporte au syndicat les \$240,000 qu'il aurait reçues de cette compagnie.

Il ne restera donc plus que \$260,000 à payer, qui joints aux \$240,000 dont je viens de parler, formeront le premier versement de \$500,000. La province ne recevra donc pas un demi-million, ou bien il y a erreur quelque part.

Mais on dit que le syndicat sera obligé de faire les travaux. Oui, il les fera peut-être, mais il prendra son temps. Et pendant cela, il aura la jouissance de la voie, il l'exploitera à son profit, et bénéficiera de l'augmentation en valeur qu'elle acquerra, sans avoir, qu'on le remarque bien, sans avoir eu à payer même un demi-million de piastre.

L'honorable M. **Chapleau**—*député de Terrebonne, premier ministre et commissaire des chemins de fer.*—Le syndicat se charge de faire des travaux pour \$670,000 et en sus de cela, il y a ces \$240,000.

L'honorable M. **Beaubien**.—Mais le syndicat peut retransporter ces \$240,000 au gouvernement en acompte sur le premier versement d'un demi-million de piastres. Voilà ce que je maintiens. Il suffit de lire attentivement la clause du contrat pour s'en convaincre. La voici : " De son côté, le syndicat s'oblige à remplir et à exécuter, au lieu et place du gouvernement, et à ses propres frais, chacune des obligations auxquelles est actuellement tenu le gouvernement, en vertu du contrat qu'il a fait avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, et, notamment, celle de faire et exécuter les travaux et construction dans la cité de Montréal et ses environs, que le gouvernement s'est obligé par le contrat susdit de faire et exécuter, et le syndicat paiera la part du gouvernement dans l'embranchement d'Hochelaga à la propriété Macdonald et à la propriété de la prison, et en considération de cet engagement de la part du syndicat, le gouvernement lui transporte, par les présentes, les deux cent quarante mille piastres que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique doit lui payer pour l'exécution des travaux. " Ainsi nous ne recevrons donc pas un demi-million. Ceci diminue la garantie que nous avons, garantie que nous aurions dû avoir pleine et entière. J'ai eu l'audace de dire que par ce contrat, par cette transaction d'après la rédaction des pièces qui constatent ce qui a été arrêté, il ressortait que nous abandonnions notre droit de bailleur de fonds.

On a ri de moi, on m'a tout simplement raillé parce que j'avais pris la liberté d'exprimer ce doute. Ces rires et ces railleries ne sont pas des preuves et l'on n'a rien dit qui pût m'engager à modifier ma manière de voir, à effacer ce doute. Je suis de la même opinion qu'auparavant. Il est bien vrai que dans l'article 22 de l'annexe qui sera la charte de la future compagnie du chemin de fer du Nord, il est dit que les obligations hypothécaires émises par la compagnie ne constitueront une première hypothèque qu'après le privilège de bailleur de fonds, mais c'est un mensonge que de dire que ces obligations porteront première hypothèque quand on dit d'ailleurs qu'il y aura des créanciers privilégiés.

M. le **Premier ministre**.—Ecoutez, écoutez.....

L'honorable M. **Beaubien**.—Que l'on ne dise pas que ce sera une première hypothèque, ou bien le privilège de bailleur de fonds est sacrifié.

M. le **Premier ministre**.—C'est l'intention du gouvernement de se réserver en entier le droit de bailleur de fonds.

L'honorable M. **Beaubien**.—Pourquoi, alors, ne pas le dire en

termes tellement positifs, tellement clairs qu'il ne puisse pas y avoir le plus léger doute. Car après tout, si le gouvernement doit être le premier débiteur, il doit passer avant ceux qui achèteront les débetures; ces obligations ne sont pas de première classe, puisqu'il y a une autre créance à satisfaire avant elles. C'est une pure dérision que de dire que des obligations seront de première classé lorsqu'il y a un autre débiteur à passer avant les porteurs des obligations. Pour moi, il ressort une chose bien certaine c'est qu'il y a une grande obscurité dans tout cela et que l'on aurait dû suivre le précepte de Boileau; vingt fois sur le métier remettez votre ouvrage. Tels que sont les documents à l'heure qu'il est, notre droit de bailleur de fonds est mis de côté au bénéfice de la compagnie concessionnaire.

L'honorable M. **Loranger**—*député de Laval, procureur général.*— Notre droit de bailleur de fonds ne nuit pas à l'autre privilège.

M. le **Premier ministre.**— Pourquoi discuter cela quand le gouvernement s'engage de se réserver explicitement ce droit (cris de: à l'ordre! à l'ordre! n'interrompez pas..)

L'honorable M. **Joly**—*député de Lotbinière.*— Je me lève pour un rappel au règlement. L'honorable premier ministre n'a pas le droit d'interrompre comme il le fait un orateur.

M. le **Président.**— Dans la rigoureuse application du règlement, oui, mais cette application n'est pas sans avoir des exceptions, et dans le cas qui se présente en ce moment, il me semble qu'on ne devrait pas réclamer l'intervention de la disposition du règlement pour imposer silence à l'honorable premier ministre. Il s'agit d'une question dans laquelle on discute l'intention du cabinet, or il paraît raisonnable d'accorder au chef du cabinet le droit de dire la pensée ministérielle.

L'honorable M. **Beaubien.**— L'honorable premier ministre interrompt souvent. . . .

M. le **Président.**— On l'y provoque. On ne devrait pas s'en plaindre.

L'honorable M. **Beaubien.**— Je ne m'en plains pas, M. le président. L'honorable premier ministre prend la liberté de me rectifier, mais ceci ne m'enlève pas, le droit que j'ai de discuter la rectification. L'idée que j'ai d'une obligation du genre de celles que la future compagnie aura le pouvoir d'émettre, c'est que c'est un lien sur la propriété une hypothèque privilégiée qui passe avant tout. Le bailleur de fonds nous resterait s'il n'y avait pas les porteurs des obligations et voilà précisément le point sur lequel je me permets d'insister.

Une autre précaution que le gouvernement a négligé et qu'il aurait dû prendre c'est celle que je vais signaler dans l'instant. Par l'article 18 les directeurs ont le droit d'empêcher le transfert du stock. Ainsi le texte de cet article est dans ces termes :

“ Les troisième et quatrième paragraphes de la section vingt-deux de l’*Acte refondu des chemins de fer de Québec, 1880,* ” seront subordonnés aux dispositions suivantes, savoir : que si avant l’achèvement du paiement pour le prix d’achat du dit chemin de fer ou pour les constructions comprises dans le dit contrat, un transfert paraissait avoir été fait de quelque action ou part dans la compagnie, ou si la transmission de quelque action est effectuée en vertu des dispositions du dit paragraphe quatre, à une autre personne qu’elle soit ou non actionnaire de la compagnie, et si le conseil juge qu’il n’est pas à propos que la personne à laquelle ce transfert sera fait ou cette transmission effectuée, soit acceptée comme porteur de ces actions transférées, les directeurs pourront par résolution opposer leur veto à ce transfert ou à cette transmission ; et après cela, et jusqu’après l’achèvement du dit paiement pour le prix d’achat du dit chemin de fer et pour les constructions comprises dans le dit contrat, cette personne ne sera pas reconnue comme porteur de telles actions ainsi transférées dans la compagnie ; et l’actionnaire primitif ou sa succession, selon le cas, resteront assujétis à toutes les obligations d’un actionnaire de la compagnie, et auront tous les droits conférés à un actionnaire en vertu du présent acte, mais si le transfert de telles actions a été opéré du consentement du conseil de direction, alors toute responsabilité de l’actionnaire primitif cessera. Mais toute société possédant des actions libérées de la compagnie, pourra transférer ces actions en tout ou en partie à tout membre de cette société ayant déjà un intérêt comme tel dans ces actions, sans être assujétie à tel veto. Et au cas où tel veto serait exercé, il sera pris note du transfert ou de la transmission ainsi empêchée afin qu’il soit inscrit dans les livres de la compagnie après l’achèvement du paiement pour le prix d’achat du chemin de fer et des travaux comme susdit ; mais jusqu’à tel achèvement, le transfert ou la transmission ainsi empêché ne conférera aucun droit et n’aura aucun effet quelconque en ce qui concerne la compagnie. ”

Le gouvernement aurait dû se garantir le droit de voir à ce que les actions ne soient transférées qu’avec son approbation. Nous ne savons pas si d’autres noms, si d’autres actionnaires n’offrant aucune garantie, n’ayant aucun capital, ne seront pas substitués à ceux qu’il y a à présent. Il est donc extrêmement à désirer que le gouvernement se fut réservé

le droit de contrôler en dernier lieu ce transfert du stock. Si au moins le gouvernement eût dit aux actionnaires : Vous ne pourrez transporter vos actions à d'autres à moins que je n'aie donné mon approbation à cette transaction et ce contrôle nous l'exerceront jusqu'à ce que le prix de vente ait été complètement payé. J'aurais vu là un désir d'entourer cette vente de toutes les garanties possibles et afin de mettre, autant que cela était nécessaire et prudent, la province à l'abri des périls ou pertes qu'elle aurait pu courir. Mais non, rien de cela, on abandonne tout à la discrétion des actionnaires ou des directeurs, ce qui pratiquement pour le quart d'heure, revient à la même chose.

Si j'insiste sur ce point c'est qu'il a à mes yeux une importance qu'il convient de bien apprécier. Telle qu'est rédigée la proposition de loi, nous n'avons aucune garantie et advenant le cas où la compagnie ne pourrait remplir ses engagements, le gouvernement pourrait se trouver en face d'hommes de paille, d'hommes ne valant pas le sou et qui lui créeraient mille difficultés, mille embarras, et en fin de compte, la province pourrait bien perdre sa créance ou l'équivalent sous une forme quelconque.

Je vois de plus dans cette vente au syndicat, tel qu'il est composé, un autre danger pour les intérêts du public voyageur et du commerce. J'y vois le danger d'un monopole. Je ne veux pas m'appesantir beaucoup sur ce sujet, je désire simplement signaler à la Chambre un fait qui remonte, il n'y a pas de doute, à la vente projetée. Ainsi, qui fait que le stock de la compagnie Richelieu suit depuis quelque temps une marche ascendante ? La valeur augmente sans que l'on puisse assigner une autre cause à cette augmentation que celle que je viens de mentionner. Le sentiment public se rend bien compte du but, de l'objet que l'on a eu en vue lorsque M. Sénécal a été élu président de la Richelieu et que son nom figure parmi les noms des directeurs de la future compagnie de chemin de fer du Nord. Le rapprochement était trop facile à faire, la conclusion trop facile à tirer pour ne pas avoir préoccupé l'opinion publique. De là une nouvelle confiance dans le bénéfice que pourra rapporter la possession des actions de la Richelieu, de là aussi une hausse dans leur valeur. Si comme il est facile de la prévoir, il y a élévation des tarifs sur les voies de communications entre Montréal et Québec ou entre les points intermédiaires, le gouvernement peut se tenir pour certain que la population ne lui en sera pas reconnaissante.

Maintenant, j'aborde un autre sujet ; je veux parler des garanties que le gouvernement est censé avoir prises pour assurer l'exécution des travaux que le syndicat a pris à sa charge. Après avoir étudié tout ce

qui nous a été soumis à ce sujet, je trouve que nous n'avons pas une garantie suffisante que les travaux seront fidèlement et entièrement exécutés ou même commencés du tout. Il y a pour \$750,000 d'ouvrages à faire. Le gouvernement croit avoir une garantie dans la disposition qu'il a introduite dans la loi, et qui veut qu'il y aura une hypothèque spéciale d'un montant de \$500,000 pour garantir l'exécution de ces travaux, mais elle disparaîtra dès qu'il y aura pour \$200,000 de travaux de faits. Si le syndicat ne fait pas les travaux, le gouvernement, me dira-t-on gardera son hypothèque spéciale, mais pendant ce temps les travaux ne seront pas exécutés. Si ces ouvrages ne sont pas rémunératifs, ni le syndicat ni la province ne les feront. On parle de la traverse, du service de raccordement qui doit être établi entre l'Intercolonial et le chemin de fer du Nord. Ceci peut être accompli sans grands frais. Au reste une compagnie pourra être organisée qui se chargera de ce service, et le syndicat paiera tant par char qui traversa le fleuve.

On me dit que je commets une contradiction en combattant comme je le fais la vente du chemin de fer, moi, qui dit-on, étais d'un syndicat. J'ai déjà répondu à la dernière partie de cet allégué. Il ne me reste plus qu'à prouver qu'il n'y a aucune contradiction dans ma conduite. Au moment où le syndicat Sénécal était seul à l'horizon, j'ai appris avec plaisir qu'il y allait avoir concurrence dans la demande.

Je ne me suis pas arraché les cheveux ni ai-je pleuré, au contraire. Mais du moment que l'on nous annonça que la compagnie du Pacifique allait acheter, j'ai donné immédiatement mon appui cordial à ce projet, parce que j'y voyais un avantage incalculable pour la province.

Encore quelques remarques et je termine. Par la proposition que j'ai mise entre vos mains, M. le président, je ne veux pas provoquer un vote de non-confiance dans l'administration. Je demande que le gouvernement garde la voie ferrée, continue à en contrôler l'exploitation et qu'il attende qu'elle ait acquis toute la valeur qu'elle est susceptible d'acquérir et alors nous pourrions songer à la vendre.

Ma conduite n'est pas inspirée par le dépit, je n'ai aucune raison, aucun motif d'avoir du dépit. Le devoir seul m'inspire et me guide. En concluant je dis que nous pouvons, si nous le voulons, faire autant que le syndicat et qu'il n'y a pas de raison pour que nous ne gardions pas le chemin de fer afin que la province profite de l'augmentation de valeur sur laquelle compte le syndicat. A part ces considérations principales, il y en a d'autres que j'ai développées dans le cours de mes remarques et que je tire du contrat de vente et des projets de lois qui se font intimement à toute la transaction. Nous n'avons pas les garanties

sans lesquelles cette transaction ne peut offrir aucune sauvegarde pour les intérêts de la province. Il vaut donc beaucoup mieux garder le chemin de fer plutôt que de le céder dans de telles circonstances.

L'honorable M. **Chapleau**—*député de Terrebonne, premier ministre et commissaire des chemins de fer.* — M. le président, je me lève, pour réprimander un homme qui se dit l'ami du gouvernement, qui proteste de sa loyauté envers sa province et qui cependant critique ce que le gouvernement a fait et qui est ce qu'il voulait lui-même.

Plusieurs voix.—Oh ! oh ! . . . (bruit.)

M. le **Premier ministre.**—Oh ! je comprends les manifestations (le bruit continu) que j'entends partir des bancs de la gauche (cris de : à l'ordre, silence) ; je sais que l'opposition éprouve un grand plaisir à voir le chef adverse frappé dans le dos, comme vient de le faire l'honorable député d'Hochelaga. (le bruit recommence avec plus de force) Il n'y a rien qu'elle aime tant que de voir sa besogne faite par l'un de ses adversaires. Elle jouit d'un triomphe, peu honorable en soi. (cris de : à l'ordre ! à l'ordre !) Je suis dans l'ordre en répondant au discours que la Chambre vient d'entendre. . . . (bruit.)

M. le **Président.**—Je réclame le silence. Je comptais que la Chambre comprendrait qu'il n'est pas convenable de faire ou de permettre des manifestations comme celles qui viennent de se produire et j'espérais qu'elles cesseraient. Puisqu'il a fallu que j'intervienne, j'ose croire que la Chambre respectera sa propre dignité au point de se maintenir dans les bornes convenables. Je réclame de nouveau le silence pour les orateurs qui jugent à propos de soutenir cette discussion.

M. le **Premier ministre.**—L'honorable député d'Hochelaga doit se sentir humilié, doit se rendre compte du véritable sens que l'on donne à sa conduite, à la suite des manifestations qu'un certain groupe de la gauche vient de faire. Etre ainsi l'objet des chaudes et bruyantes sympathies de ses ennemis, cela prouve que l'on fait très-bien leur affaire.

L'honorable député a fait allusion à ses services passés, mais sa conduite dans une circonstance comme celle-ci, ce qu'il vient de faire lui fait perdre le mérite qu'il aurait pu s'acquérir. C'est le même homme que la Chambre vient d'entendre accuser le gouvernement de toutes espèces de crimes, ou à tout le moins, des plus méchantes intentions, c'est cet homme qui est venu lors de l'élection de mon honorable collègue le trésorier de la province, c'est lui qui est venu dire aux électeurs qu'ils devaient avoir confiance dans le gouvernement, dans sa politique générale et dans ses actes administratifs.

C'est lui qui est venu donner publiquement son approbation sans réserve et il savait ce qui'était arrivé. Il le savait, et cependant il approuvait. Son devoir ne parlait pas si fort ni si haut, je suppose. Que lui sert-il de venir dire ici qu'il n'a pas été membre d'aucun syndicat lorsqu'il voulait, il ne peut le nier, lorsqu'il voulait que les Américains vinssent s'emparer de notre chemin, lorsqu'il faisait un tableau mirobolant des richesses que contrôlaient les associés qu'il avait pris sous sa haute et puissante protection. L'honorable député d'Hochelaga dit qu'il n'a jamais été directement intéressé, excepté comme citoyen de la province, dans l'issue de la lutte qui se faisait entre les différents syndicats qui se disputaient la possession du chemin de fer. Alors comment explique-t-il la peine qu'il s'est donnée, l'air empressé, besogneux qu'il a eu tout le temps qu'a duré la négociation. Pourquoi être venu un soir me solliciter de lui donner une lettre pour sir Hugh Allan, pour avoir accès auprès de sir Hugh. C'est sous la dictée même de l'honorable député que j'ai écrit cette lettre, qui ne lui a pas servi à grand-chose, car sir Hugh Allan a refusé, n'a pas voulu avoir rien à faire avec lui.

L'honorable M. **Beaubien**—Sir Hugh Allan voulait être dégagé des autres offres qu'il avait faites.

M. le **Premier Ministre**—L'honorable député a la mémoire bien courte. Ne se rappelle-t-il pas qu'il voulait savoir quelles étaient les conditions de la soumission Allan-Riddly et que je lui dis : allez voir M. Allan et faites les lui dire. Il est allé voir M. Allan pour avoir de lui une lettre qui m'autorisât à dévoiler ces conditions et qu'il est revenu en me disant qu'il lui fallait une lettre de ma part à l'adresse de sir Hugh Allan. C'est alors que j'ai écrit cette lettre. Quelque temps après, j'ai vu sir Hugh, qui me dit qu'il ne voulait avoir rien à faire avec l'honorable député d'Hochelaga et qu'il ne voulait mettre personne dans ses confidences. Lorsque j'eus cédé à ses instances et que je lui eus donné ce qui lui était nécessaire pour avoir la confiance de qui de droit, il s'est appliqué à former un syndicat, le syndicat Allan-Rivard. Toutes les lettres de ce syndicat ont été écrites dans le bureau du député d'Hochelaga et par son secrétaire, et cet honorable représentant peut prétendre aujourd'hui qu'il n'était pas intéressé ! Il s'ingéniait à trouver une communication avec l'ouest, cette grande entreprise qui lui hante le cerveau depuis quelque temps ; sir Hugh Allan, homme pratique, n'a pas voulu s'associer avec l'inventeur de cette idée. Le député d'Hochelaga dit qu'il n'a jamais fait partie d'aucun syndicat

et cependant, c'est lui qui est venu prier que l'on lui donne une part, il a même fixé le nombre des actions.

Ne se rappelle-t-il donc pas les récriminations auxquelles il s'est livré à la suite de certaines difficultés qui contrecarraient ses projets. Ne se rappelle-t-il pas m'avoir dit que si ses amis refusaient les conditions qui leur avaient été faites, ils étaient déraisonnables. Après tout cela, j'ai raison de dire que c'est le dépôt qui fait agir le député d'Hochelaga, et qui le fait combattre son chef. Quand un gouvernement déclare par l'organe de son chef que telle chose sera faite telle que le comporte la demande formulée par celui-là même qui la rédige, et que ce prétendu ami, n'écoutant que ses petites vengeances, continue sa lutte, je dis que cette conduite indique la plus grande déloyauté possible et cependant c'est ce qui est arrivé il n'y a que quelques instants à propos du droit de bailleur de fonds. Il est bien pénible de voir un tel spectacle. Si l'honorable député d'Hochelaga veut combattre loyalement le cabinet, qu'il passe donc de l'autre côté de la Chambre (l'orateur désigne la gauche) ; ce sera au moins plus loyal que de chercher à se saisir des confidences ministérielles, de s'emparer des secrets de ses amis pour les mieux trahir ensuite. Ceux-là qui veulent jouer ce rôle odieux, qu'ils partent, et le plus tôt sera le mieux. L'honorable député d'Hochelaga fait parade de son désintéressement et veut faire croire qu'il agit que mû par le devoir.

Pourquoi venait-il, s'il a confiance comme il le dit, dans le gouvernement, pourquoi venait-il soutirer tous les renseignements qu'il pouvait, profitant de ses relations amicales avec les membres du gouvernement pour aller ensuite travailler à l'organisation du syndicat Allan-Rivard ? Quand on est loyal envers ses chefs, on agit autrement. On parle moins de loyauté et on la pratique davantage. Quel intérêt avait-il à se mettre à la tête de cette organisation, si non pour recevoir une récompense pour ses peines et ses conceptions dites patriotiques.

Sachant que l'honorable député d'Hochelaga a la prétention de s'occuper très-sérieusement des intérêts des chemins de fer et d'étudier le mouvement qui se produit dans les cercles qui donnent le ton dans ce monde des affaires, il nous a accompagnés lorsqu'une délégation du gouvernement de Québec se rendit auprès de celui d'Ottawa pour plaider la cause de nos intérêts, lorsqu'eurent lieu les débats au sujet du chemin de fer Ontario et Québec. L'honorable député n'aurait pas dû parler comme il l'a fait, parce qu'il a vu les efforts que nous avons faits dans cette occasion pour sauvegarder les intérêts provinciaux et nous assurer un débouché vers l'ouest. Il lui sied bien mal de jeter du louche

sur notre conduite et de venir dire : ah si on avait fait ceci, si on avait fait cela !

Il est bien facile de semer le doute partout, mais autre chose est de prouver que l'on a raison de douter. Mon honorable contradicteur ne craint pas les accidents. En voilà encore une assertion en l'air, une assertion qu'il est facile de faire, mais que les accident arrivent, que le budget qu'après mille difficultés, on aura réussi à mettre en équilibre, se solde à la fin de l'exercice par un déficit, que dira l'honorable député ? Oh ! il répondra avec un air profondément convaincu qu'il pensait que telle chose n'arriverait pas, que ses prévisions ne se sont pas réalisées, qu'il n'en dépend pas de lui. Mais pendant qu'il cherchera à trouver un prétexte sur qui retombera la responsabilité d'un état de choses regrettable pour le crédit public ? sur le gouvernement qui a la charge, lourde charge s'il en est une, de pourvoir aux voies et moyens.

Un fait se dégage de l'ensemble du discours de l'honorable représentant d'Hochelega, et c'est celui-ci. En voulant prouver qu'il avait raison de blâmer une partie de la politique du gouvernement, il a prouvé à sa manière que la Chambre n'aurait pas dû voter la vente de la division ouest. Son discours est un long réquisitoire contre cette décision de la Chambre et cependant il a été l'un de ceux qui l'ont déterminé cette décision. Ah ! c'est que dans cette occasion non-seulement la proposition était bonne, mais que de plus elle faisait son affaire. Il nous a dit que nous avions d'autres voies à notre disposition pour communiquer avec l'ouest, mais cela prouve contre vente de la division qu'il a approuvée, et qu'il a votée avec la grande majorité de la Chambre. Son zèle pour la critique l'a emporté plus loin qu'il ne l'aurait voulu et lui a fait commettre une bévue qu'il ne prévoyait pas.

L'honorable député s'est posé en homme d'affaires et a prétendu nous imposer ses opinions comme étant celles que partagent les hommes pratiques. Que l'honorable député sache que le gouvernement a consulté les hommes d'affaires extrêmement bien posés dans les cercles commerciaux de notre pays. Oui, nous avons consulté tout ce qui pouvait nous éclairer dans une question aussi difficile et aussi importante.

Et ces renseignements pratiques, que mon honorable ami le député de Montmorency a présentés à la Chambre dans un brillant discours, qui a été tant admiré, ce sont ces renseignements qui m'ont guidé, moi aussi, et nous avons mis à profit mon honorable ami (l'orateur désigne M. Desjardins) et moi les statistiques et les renseignements qu'il nous a été possible de recueillir.

Quand M. Blake, le chef de l'opposition dans le parlement fédéral, a

combattu la politique du cabinet canadien sur la construction par la compagnie du Pacifique de la grande voie transcontinentale, au moins on a fait faire une offre et c'est sur cette offre que l'on s'appuyait pour conduire la campagne qu'on avait entreprise. L'honorable député d' Hochelaga savait avant le 4 mars, même avant le 8 février ce qui en était, des offres qui avaient été reçues, des conditions générales de la transaction qui s'élaborait à la suite des nombreuses négociations, qui avaient été faites et qui se continuaient encore. Est-ce qu'on a fait une autre proposition ? est-ce qu'on a fait une offre quelconque ? Non, M. le président, rien de cela n'a été fait, et pour cause ! . . . Que l'on vienne avec une proposition plus avantageuse, et le gouvernement se démettra. Un gouvernement passe mais les intérêts du pays sont permanents dans leur nature. Le cabinet sera détruit, mais les intérêts de la province seront sauvés.

On a dit que le gouvernement s'était livré à un travail gigantesque pour réussir à faire accepter sa politique. Ceux qui ont dit cela en savaient plus long que nous, qui ignorions ce labeur cyclopéen, pour la bonne raison que nous n'avons jamais voulu ni même pensé de le faire. Mais parlerais-je à mon tour des insinuations de tous genres que l'on a répandues à droite et à gauche, du travail que l'on a accompli dans le but de faire manquer la vente. Ceci est vrai, ce ne sont pas les visions d'esprits hallucinés qui prennent leurs rêveries pour de la réalité. Je sais que l'on a essayé de décourager certain capitaliste, afin de l'empêcher de faire partie du syndicat. J'ai sur moi des lettres qui établissent ce fait. Plus que cela même. Il n'y a pas moins de quatre hommes auprès desquels on a fait des tentatives de ce genre. On en a même fait monter à Montréal et avec les chiffres de l'honorable député (l'orateur désigne M. Beaubien) on s'est mis à l'oeuvre pour prouver que le chemin ne valait pas quatre millions de piastres. Il m'a été donné de voir depuis quelque temps des choses bien contradictoires. Ainsi je n'ai pas été surpris d'entendre dire à M. Ross, le grand capitaliste québécois, que sa principale crainte était de perdre son capital. Je crains de perdre mon argent, me disait-il, et pendant ce temps, l'on disait sur tous les tons et dans la presse et dans le public et jusque dans cette Chambre, que le gouvernement donnait, ne vendait pas, mais donnait le chemin de fer pour rien. Comment concilier ces deux appréciations, sans taxer avec raison les adversaires du gouvernement d'une exagération intéressée. Des hommes d'affaires, des hommes de bon sens ne donneront pas plus que l'offre qui nous est faite et que le gouvernement a acceptée. Je porte le défi à qui que se soit de trouver des capitalistes qui voudront de

bonne foi s'engager à donner davantage et je suis prêt à céder la place, la position que j'occupe, à ces hommes qui auront eu cette adresse.

L'honorable député d'Hochelaga a fait un long discours. Lorsque je l'ai vu se lever pour prendre la parole, soulevant d'une main une liasse respectable de papier couvert de notes, j'ai cru qu'il allait établir la vérité de sa proposition par des statistiques, par des autorités, des documents d'une force irrésistible. A ma grande surprise, rien de tout cela, un ardent plaidoyer contre la vente de la division ouest, c'est-à-dire contre son propre vote, et assurément ce vote, on ne dira pas que nous l'ayons eu grâce à la cabale.

L'honorable député nous dit d'un air triomphant, tout comme s'il faisait une découverte merveilleuse, mais ne voyez-vous donc pas que les recettes vont augmenter, et que si vous gardez le chemin vous retirerez plus que l'on vous offre. Mais personne ne met cela en doute, que la recette va augmenter. Il faut que la compagnie qui entend l'exploitation puisse compter faire un peu plus que les \$224,000 d'intérêt qu'elle aura à payer chaque année pour le capital engagé sous forme du prix d'achat et des travaux à faire. Le gouvernement savait, quand il a vendu que cette augmentation devait se produire, mais aussi il avait intérêt de vendre à des gens qui ne se trouveraient pas en banqueroute le lendemain, parce que l'exploitation donnerait un déficit, ou ne ferait que rapporter juste assez pour payer l'intérêt du prix de la vente, sans rien laisser pour faire face aux dépenses imprévues. Cela aurait été une folie que de vendre dans de telles circonstances. Le représentant d'Hochelaga n'a donc trouvé rien de neuf ni de bien extraordinaire lorsqu'il a fait valoir cette fameuse raison de l'accroissement des recettes.

L'honorable député est très-fort en calcul. Parlant des recettes probables de la division est il a pris pour base les revenus des huit derniers mois, et il a fixé à \$251,000 la recette totale pour toute l'année. Il a dit : prenons la moitié de cette somme, soit \$125,000 ou \$126,000 et nous aurons là une recette approximative pour la division est. Mais, et nous aurons pressé d'ajouter, cette partie du chemin est la plus payante et il faudrait mettre une proportion plus forte de la recette totale. Etrange raisonnement qui contraste singulièrement avec les opinions passées. J'ai entendu dire à maintes reprises à l'honorable député que le chemin de la rive Nord n'était qu'un enfant auprès de l'autre partie qui s'étend de Montréal à Ottawa. Dans ce temps là il s'agissait de vendre en Angleterre les débentures de la compagnie du chemin de fer de colonisation du nord de Montréal. Autre temps, autres intérêts, toujours le même langage.

Malgré le caractère grave de la discussion, elle a cependant, par sa tournure qu'elle prend dans la bouche de certains adversaires de la politique ministérielle, des aspects assez drolatiques, elle présente un côté ridicule par les observations que nous venons d'entendre de la part du député d'Hochelaga. Il s'est servi d'un raisonnement, entre autres, qui m'a fort amusé, c'est celui qui a trait aux approvisionnement. D'abord, comme question de fait, la valeur qu'il y a à l'heure qu'il est en magasin est d'à peu près \$160,000. Mais le député d'Hochelaga lui a des moyens de se renseigner bien supérieurs à ceux du commissaire des chemins de fer, et il dit que ces approvisionnements valent non pas \$160,000, mais \$226,218. Mais passons, c'est là l'une des petites erreurs de cet habile manieur de chiffres. Vous voyez bien, s'écrie-t-il, que n'administre pas avec économie, puisqu'il y a pour \$226,000 d'approvisionnements dans les magasins. En voilà une preuve de gaspillage! Mais, entrons plus avant dans cet argument et voyons ce qu'il vaut.

\$160,000, chiffre véritable, est-ce trop? Je dis non et je le prouve. Chacun sait, du moins ceux qui connaissent quelque chose dans l'exploitation des chemins de fer, dans les besoins variés d'un tel service, qu'ils n'ont point passé leur vie à former les projets ou à rêver des combinaisons, ceux dis-je, qui en connaissent quelque chose, savent qu'il y a des mois pendant lesquels la consommation est plus forte. Ainsi il arrive que dans un mois on dépense pour \$85,000 tandis que dans un autre la dépense n'atteindra que \$32,000 environ. Maintenant où a-t-on appris que dans une grande exploitation comme celle que j'ai connue en ma qualité de commissaire des chemins de fer, où a-t-on appris qu'il fallait, au jour le jour, suivre toutes les mauvaises chances du marché. Mais on ne va pas à la cueillerée dans un service comme celui-là. C'est du ridicule tout pur.

Je vais plus loin et je veux bien admettre, — ce qui n'est pas, — je veux bien admettre pour un instant que sur \$226,000 d'approvisionnements, il y en ait pour \$66,000, de trop comme le prétend l'honorable député d'Hochelaga; \$66,000, donne à 5 pour cent \$3,300 par année sous forme d'intérêt. La belle affaire pour changer l'équilibre dans des opérations qui se chiffrent par des centaines et des centaines de milliers de piastres par année; deux à trois mille piastres voilà ce que l'on a trouvé pour mettre le gouvernement en accusation. Et des gens qui se prétendent pratiques formulent des arguments de ce genre avec un sérieux inabordable, et ce qui pis est, il se trouve des gens pour y croire, pour y ajouter foi.

La compagnie du Grand-Tronc demande des soumissions quand il lui faut s'approvisionner, a dit le député d'Hochelaga. Oui, le Grand-Tronc demande des soumissions, mais je demanderai à mon honorable ami s'il a jamais entendu dire que les fournisseurs du Grand-Tronc s'appauvrirent à ce métier. On n'a jamais entendu dire une pareille chose, mais on a entendu et on entend tous les jours des marchands se plaindre de l'extrême bon marché que paie l'administration du chemin de fer provincial. J'ai entendu moi-même un libéral, par conséquent un adversaire du cabinet, dire qu'il n'avait jamais vu un gouvernement aussi quéteux et que le gouvernement ne valait pas plus qu'un client ordinaire.

Et que disent les amis du cabinet? Ne sait-on pas qu'ils sont toujours à se plaindre. Combien ai-je de lettres d'amis dans lesquelles ils font entendre des plaintes sur ce sujet. Le député d'Hochelaga a dit que la compagnie du Grand-Tronc faisait distribuer des formules pour soumission. S'il savait ce que l'on fait de ces formules, il s'apercevrait que cela ne vaut pas ce que l'on obtient de celui qui va de magasin en magasin, acheter les meilleures marchandises au meilleur marché. Aux yeux de l'honorable auteur de la contre-proposition la grande faute du gouvernement serait d'avoir en magasin des approvisionnements pour \$126,000 au lieu de \$160,000 chiffre qui semble le satisfaire. Voilà à quoi se réduit toute cette grande démonstration arithmétique. Il ne dit pas qu'il blâme l'administration, le personnel du chemin de fer. Il ne le peut, car il a déjà fait ici son éloge en public. Il s'ensuit donc qu'elle est bonne.

Pour augmenter le bénéfice de l'exploitation, il ne craint pas d'ajouter au revenu la prétendue économie qu'il produira en diminuant les approvisionnements. C'est un raisonnement faux, il ne s'est pas aperçu qu'il ajoutait le capital au revenu. Car enfin, il faut bien se rendre à la vérité des choses, qu'est-ce que sont les approvisionnements à l'égard de l'exploitation, si non une partie du capital même. Les approvisionnements sont aussi nécessaires à l'exploitation que les locomotives, les voitures de tous genres et va-t-on dire que le matériel roulant n'est pas le capital tout aussi bien que la voie elle-même, les rails, les ponts et les gares.

Le député d'Hochelaga a dit que le gouvernement n'avait qu'un cri : la banqueroute. Dieu merci, ce cri je ne l'ai pas encore proféré et jamais il ne sortira de ma bouche. Ma politique je l'ai mise loyalement, franchement devant le pays en disant que la taxe directe ne

serait pas imposée. Le gouvernement, si le trésor reste dans l'état où il est là, ne peut faire les dépenses qu'on exige de sa part, il ne peut faire face à tout sans avoir les ressources nécessaires. Il croit avoir trouvé ces ressources indispensables dans la vente du chemin de fer.

Si on refuse d'accepter cette voie, il faut retomber sur la taxe directe. Ceux qui sont logiques ont bien compris la situation et hardiment ils ont reconnu le seul remède qui restait après la vente de la voie ferrée. Ils ont répondu : imposez la taxe directe et gardez le chemin de fer. Que la Chambre, de sa propre initiative, spontanément, adopte une résolution autorisant le prélèvement d'une taxe de tant dans la piastre de la valeur immobilière et l'on verra ce qu'il y a à faire. Mais non, l'honorable député d'Hochelaga sera le premier à voter contre une telle résolution, contre la taxe directe, parce qu'elle irait frapper à sa porte. Voilà l'exemple du patriotique désintéressement qu'il nous serait donné de voir. Le gouvernement a promis au peuple de ne pas lui demander une taxe directe. Je ne mentirai pas au peuple, (cri : écoutez ! écoutez !) Je suis heureux de dire que si notre politique est appuyée, cette éventualité ne se présentera pas. Ce n'est pas que la population aurait raison de se plaindre si on augmentait les charges pour suffire aux besoins du service public. Il n'y a pas une province qui paie moins de taxe que la province de Québec. Cependant, tant que nous serons à la tête du gouvernement, mes honorables collègues et moi, nous nous opposerons à ce qu'il soit demandé davantage.

A défaut d'arguments, l'honorable député d'Hochelaga a été chercher la pensée du gouvernement dans un journal. Ce n'est pas courtois que de dire au gouvernement, voici notre politique. Le cabinet fait ce qu'il veut et le journal, quand cela lui va, appui ce qui est fait.

Je ne veux pas prolonger le débat à cette séance. J'aurai l'occasion, dans le cours soit de la discussion générale ou dans le cours de la discussion des articles du projet de loi, de compléter les renseignements que la Chambre pourrait désirer en outre ceux que j'ai déjà donnés. J'espère que l'on voudra bien hâter la délibération sur ce projet. La session a déjà duré assez longtemps pour qu'il y ait un désir général que l'on mette fin à ses travaux.

La suite de la discussion est renvoyée à lundi.

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

L'ordre du jour appelle la délibération sur la résolution suivante :
Que la résolution décrétant et confirmant la vente de la division est

du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, y compris ses embranchements, aura à ses diverses phases, la priorité, après les affaires courantes, tous les jours, jusqu'à ce que la Chambre en ordonne autrement; la priorité, ne devant durer à partir de lundi, que depuis trois heures à six heures et la soirée étant réservée à l'étude des projets de lois d'intérêt local.

Cette résolution est adoptée.

La séance est levée.

ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE.

Séance du lundi, le 1er mai 1852.

SOMMAIRE :—Suite de la discussion de l'amendement de l'honorable M. Beaubien, touchant la vente de la partie est du chemin de fer provincial, l'honorable M. Chapleau.—Discussion du projet de loi pour constituer la grande loterie nationale de Québec : MM. Champagne, Joly et Lynch.—Interpellations et réponses.—Discussion du projet de loi pour abolir le cens d'éligibilité des députés à l'Assemblée législative de Québec : MM. Champagne, Gagnon, Mercier et Chapleau.

PRÉSIDENCE DE L'HONORABLE L. O. TAILLON.

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

Quelques minutes après l'ouverture de la séance un message est reçu de Son Honneur le lieutenant gouverneur requérant la présence immédiate de l'Assemblée législative, dans la salle des délibérations du Conseil législatif.

L'Assemblée législative, suivant les termes de ce message, se rend au Conseil législatif, et là en présence des membres des deux Chambres. Son Honneur donne la sanction royale à un certain nombre de lois. (1)

L'Assemblée législative retourne à sa salle de délibérations à 3:30 heures.

L'ordre du jour appelle la continuation de la discussion sur l'amendement de l'honorable M. Beaubien à la proposition de l'honorable M. Chapleau relative à la ratification de la vente de la partie est du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental.

L'honorable M. **Chapleau**—*député de Terrebonne, premier ministre et commissaire des chemins de fer.*—Il est, M. le président, regrettable que la discussion se soit tant prolongée vu le débat que nous avons eu à propos de la vente de l'autre partie de la voie ferrée. La province a toujours pendant ce temps-là la responsabilité des travaux qui se font et elle doit payer les dépenses qui en sont la conséquence. . . .

L'honorable M. **Beaubien**—*député d'Hochelaga.*—Les dépenses courent toujours. . . mais alors pourquoi la clause six, qui dit que tout est transporté ?

M. le **Premier ministre.**—Non, nous ne transportons que ce

(1) Voir page 342.

que nous avons. Ces \$240,000 seront payées au fur et à mesure que les travaux avanceront.

L'état provisoire dans lequel se trouvent les choses a pour résultat de différer l'adoption de l'arrêté du conseil des ministres fédéraux dans lequel il est dit que les frais de la traverse à établir entre Québec et Lévis seront partagés entre les trésors fédéral et local.

Le gouvernement est heureux de pouvoir se libérer des travaux en souffrance en les mettant à la charge du syndicat. Mais ici on fait une objection. On nous dit : mais vous ne vous libérez pas du tout de votre obligation vis-à-vis la compagnie du Pacifique, qui a droit d'exiger de la province l'exécution des travaux stipulés à l'acte de vente. Mais, M. le président, c'est déjà beaucoup de pouvoir dire que c'est le voisin qui va faire exécuter ces travaux. On comprend peut-être la futilité de cette prétention, car on n'a pas osé insister beaucoup sur ce fait. Mais ce qui épouvante le plus les adversaires du gouvernement, la grande objection qu'ils font valoir c'est que le chemin va devenir une entreprise qui va payer énormément. On brode avec complaisance sur ce thème.

On s'ingénue à faire voir les flots dorés inondant les goussets des membres du syndicat. Tout cela pour prouver que l'on ne devrait pas vendre pour quatre millions avec l'obligation de faire des travaux pour plusieurs centaines de milliers de piastres. Et d'un autre côté on exprime le doute à ceux qui ne veulent pas croire à ce nouveau Pactole, qui se sont rendus compte des résultats de l'exploitation du chemin de fer, à ceux-là, dis-je, on prend un autre moyen et pour les engager à ne pas voter la vente on leur dit : Voyez donc quelle position le gouvernement fait à la province par la loi qu'il nous soumet. Elle ne contient aucune garantie quant à ce qui concerne le cas probable où le syndicat remettrait la propriété qu'il achète. Une compagnie ou un syndicat, de même qu'un individu, ne peut être riche et pauvre à la fois, en même temps. On en exagère sérieusement, pour ne pas me servir d'une expression plus forte, dans un cas ou bien c'est alors dans l'autre que l'on se rend coupable de cette tactique qui a été qualifiée comme elle mérite. Sans doute qu'il entre dans les prévisions du gouvernement que le syndicat fera de l'argent, y trouvera son compte dans l'exploitation du chemin de fer. La province ne veut pas, je suppose, que nous vendions dans des conditions telles que le lendemain, les acheteurs viennent nous dire : Messieurs reprenez votre voie ferrée, nous n'avons pas les moyens de l'exploiter. Je suppose que la Chambre n'a pas l'intention de vendre à des gens qui seraient des banqueroutiers le lende-

main qu'elle aurait ratifié l'acte de vente. Evidemment non. Que l'on ne vienne donc plus faire valoir de ces raisons qui n'en sont pas.

On s'est demandé ce que nous allions faire avec certains terrains? On ne pouvait pousser plus loin la sollicitude pour les intérêts publics. La partie est va avoir ses hangars à marchandises sur le terrain Macdonald à Montréal. La gare pour les voyageurs sera établie sur le terrain des casernes de la porte de Québec. Et c'est la compagnie du Pacifique qui paie pour ces travaux. Avant deux mois il y aura un abri pour les voyageurs. Les cultivateurs se rendront en deux pas au marché ou ailleurs, car ils seront débarqués au centre même des affaires. Ceci aura pour premier résultat d'accroître la clientèle du chemin de fer, car y a encore des gens qui viennent en voiture à la ville et pourquoi?... parce que cela coûte trop cher, étant obligées de se faire transporter de la gare actuelle d'Hochelaga à la ville, ce qui entraîne un supplément de dépenses. On trouve avec quelques raisons que cela coûte trop cher, et l'on prend le parti de faire le voyage avec sa propre voiture. A ceux qui prétendent que le syndicat ne fera pas ou négligera l'exécution de ces travaux, je dis vous vous trompez ou vous voulez tromper. Ces travaux seront faits et pourquoi le seront-ils? parce que ce sera dans l'intérêt même de la compagnie, dans les intérêts de sa clientèle, qu'ils seront exécutés et le plus tôt le mieux ce sera pour elle-même et pour le public qu'elle servira. On peut, dit-on, diminuer la quantité des travaux à faire. Je ne sais réellement comment on peut imaginer de semblables inepties. Examinons un instant cet argument, si toutefois on peut donner ce nom à cela.

Des journaux américains disaient, il y a quelque temps, beaucoup de louanges de notre voie ferrée, mais ils ne pouvaient s'empêcher de faire observer que le ballast, qui est de sable, est très-incommode. Ils trouvent que notre chemin de fer est superbe sous tous les rapports, à l'exception du ballast. Tous ceux qui ont fait de l'étude des voies ferrées, une spécialité, s'accordent tous à dire que c'est d'une grande nécessité d'avoir un bon ballast, et que le sable fait un mauvais ballast parce qu'il use très-vite le matériel roulant. Les grains de sable soulevé par le vent que cause le mouvement du train s'attache aux roues, aux essieux et les détruisent rapidement. Il faudra donc que la compagnie de la rive nord s'empresse de faire ces travaux de ballast si elle ne veut pas que les voitures, que le matériel roulant en général se détériore à son grand préjudice. Et certes, la carrière commerciale des hommes qui composent le syndicat nous prouve que nous n'avons rien à craindre sous ce rapport. Les chemins de fer anglais coûtent £40,000 par mille,

tandis qu'ici ils ne coûtent que \$35,000. De cette différence énorme entre les frais de premier établissement dans ces deux pays, il résulte ceci : c'est qu'en Angleterre les frais d'exploitation, c'est-à-dire cette partie qui est consacrée aux réparations de la voie elle-même, du matériel roulant, est moindre parce que la voie étant dans un état parfait de conservation, elle se détériore beaucoup plus lentement, tandis que c'est le contraire ici. Cependant, on a vu bien des adversaires du gouvernement, avec un ton superbe, faire une comparaison entre notre chemin de fer et le réseau anglais, sans s'apercevoir de cette différence.

On diminuera la quantité des travaux à faire, dit-on, mais pense-t-on que la ville de Québec permettra cela. A Québec, n'avez aucuné crainte, on ne laissera pas le gouvernement tranquille tant que les travaux de la rue St-André ne seront pas terminés et que la voie n'aura pas été enlevée de la rue du Prince-Edouard. Ces travaux représentent une somme de \$225,000. De plus, il faudra placer des lisses sur la magnifique jetée qui s'étend de la rivière St-Charles au fleuve. Ceci sera encore fait aux frais du syndicat. A propos du déplacement de la voie de la rue du Prince-Edouard, on sait que la cour supérieure est saisie de cinq actions, et qu'il y a eu déjà deux jugements de rendus.

Si donc le syndicat ne fait pas les travaux, ce sera le gouvernement qui sera obligé de les faire faire, quitte à user, comme il devra le faire, de son droit de recours contre la compagnie en défaut. A ce propos, on nous reproche la disposition contenue dans la 2^oe clause du contrat de vente et qui dit que l'hypothèque spéciale de \$500,000, comme garantie de la fidèle exécution des travaux, sera annulée dès qu'il y aura pour \$200,000 de travaux de faits. Oui, le gouvernement n'a exigé que \$200,000 de travaux pour donner main levée de l'hypothèque d'un demi-million, parce que \$200,000 sont suffisants quand on a affaire à des gens de bonne foi. Mais, M. le président, je suis toujours de plus en plus étonné lorsque j'étudie davantage les paroles des adversaires du gouvernement, à la vue des innombrables contradictions dans lesquelles ils tombent à chaque instant, lorsqu'ils s'efforcent de motiver leur opposition à notre proposition.

Qu'avez-vous à craindre, vous, adversaires de la vente à ce syndicat, puisqu'il doit s'enrichir à millions dans cette entreprise. Et c'est vous, qui cherchez à prouver cela, qui venez dire ensuite que le syndicat pourrait bien ne pas faire les travaux ! S'il doit retirer tant de millions du chemin, croyez-vous qu'il ne fera pas la dépense de quelques centaines de mille piastres pour le garder, lui qui fera de si belles affaires.

Je crois avoir passé en revue — rapidement il est vrai — toutes les

objections que l'auteur de l'amendement a présentées à la Chambre et je me flatte de les avoir réfutées à l'aide seul du raisonnement même de l'honorable député d'Hochelaga. Je désire donner une explication sur un certain article de la loi qui a été l'objet d'une vive critique. L'honorable député d'Hochelaga et avec lui, mon honorable ami le député de Laprairie, ont cru que le privilège de bailleur de fonds que le gouvernement entend, comme je l'ai déjà déclaré, se réserver, n'est pas suffisamment garanti. Pour enlever tout doute à ce sujet, il sera apporté une modification qui satisfera la Chambre et les honorables députés.

On a accusé le gouvernement d'avoir voulu vendre la voie à des Américains ou à des étrangers au pays. Jamais le gouvernement n'a voulu pareille chose ; au contraire, il s'est toujours efforcé de remettre le contrôle du chemin en cas de vente, entre les mains de Canadiens. Mais je connais quelqu'un qui n'a pas été toujours si chatouilleux sous ce rapport, comme il paraît l'être aujourd'hui. On a imaginé de grandes, de savantes combinaisons, dans lesquelles les Américains entraient pour la plus large part. Et on ne s'en scandalisaient pas du tout. On trouvait même la chose toute naturelle.

L'honorable député d'Hochelaga a bien mauvaise grâce de venir essayer de dépouiller Québec des avantages que lui assure la vente de la division est, lui qui a bien su faire les affaires de son district en appuyant la vente de la partie ouest à la compagnie du Pacifique. Que lui importe la prospérité du district de Québec, pourvu que le district de Montréal soit riche et prospère, car c'est là que sont concentrés tous ses intérêts, grands et petits. L'honorable député a bien compris que la compagnie du chemin de la rive nord sera une institution essentiellement québécoise et que tous ses intérêts seront concentrés à Québec, voilà où il montre son égoïsme. Tout pour lui, rien pour les autres. Du moment qu'il a bien diné, tout le monde doit se trouver rassasié. Ceux qui emboitent le pas sur celui du député d'Hochelaga, ceux particulièrement qui appartiennent au district de Québec, ont-ils songé aux conséquences qui en résulteraient pour cette partie de la province si le chemin de fer n'était pas vendu. Sait-on, a-t-on pensé que si la partie est n'est pas vendue, tout le patronage et les ateliers de cette division devront être divisés, moitié à Montréal et moitié à Québec, tandis que si la loi que nous proposons est adoptée, tout ce qui dépend de la voie ferrée en fait de travaux de tous genres sera pour Québec et pour Québec seul ; Montréal ayant sa juste part. Et cependant ceux qui se posent comme les défenseurs des intérêts du district de Québec : ne pensent pas à ces avantages, ne songent pas à ce qui serait perdu pour lui, si leurs vues mesquines, étroites, venaient à triompher.

On a dit : mais voyez donc l'inqualifiable conduite du gouvernement qui refuse l'offre du syndicat Allan-Rivard, qui se déclarait prêt à donner \$6,000 par mille pour le prolongement des embranchements aboutissant au tronc principal, pourvu que les municipalités intéressées dans ces travaux fissent le reste des frais pour l'établissement de la voie.

Je puis dire, et la chose saute aux yeux tant elle est simple et naturelle, je puis dire que le syndicat qui achète sera le plus heureux du monde d'avoir ainsi la propriété de ces prolongements de chemins de fer en ne payant en tout que \$6,000 par mille. Je puis même ajouter que le gouvernement ne sera que trop heureux de donner quelques acres de terre de la couronne pour aider à ceux qui entreprendront ces travaux, si utiles pour le développement de la province et la colonisation de ses terres incultes. Je n'ai pas l'intention de présenter, comme un argument, le fait que la vente de la partie ouest est un fait accompli et approuvé par le peuple et la Législature, et qu'il est par là même plus impérieux que jamais de vendre le reste, non, M. le président, je ne veux pas me servir de cela comme argument, cependant beaucoup de membres ne manqueront pas de faire cette réflexion, et d'y donner une certaine valeur, d'autant plus que la province s'est dépossédée de la meilleure partie de la voie.

L'honorable député d'Hochelaga a beaucoup insisté sur la valeur financière des membres du syndicat. Suivant lui, la province traite avec des gens qui ne valent pas le sou. J'ai en mains la liste d'un certain nombre d'actionnaires qui ont souscrit une partie des 50 actions du capital-actions d'un million. Voici la liste de ces actionnaires de Montréal avec le montant de la souscription : Alphonse Desjardins, M. P., président de la banque Jacques-Cartier, deux actions, \$40,000 ; John McDougall, quatre actions, \$80,000 ; J. M. Dufresne, une action, \$20,000 ; J. B. Renaud, deux actions, \$40,000 ; D. Morrice, une action \$20,000 ; R. Cowan, une action, \$20,000 ; Victor Hudon, une action, \$20,000 ; J. B. A Mongenais, une action, \$20,000 ; Guillaume Boivin, une action, \$20,000 ; Bradley Barlow, une action, \$20,000 ; M. J. Kimball, une action, \$20,000 ; R. J. Belloni, une action, \$20,000 ; M. H. Gault, M. P., deux actions, \$40,000. Il y a un instant, j'ai reçu un télégramme me disant que M. Alexandre Buntin, dont la haute réputation dans le monde des affaires est bien connue, vient de consentir à faire partie du syndicat. La liste pour Québec sera produite demain. Je puis dire cependant que les noms suivants y figureront : Messieurs J. G. Ross, McGreevy, Withall, Samson, Turcotte, Valin, Bresse et Carrier. Pensez-vous que ces noms n'offrent pas les garanties que la province est en droit

d'exiger en pareil cas ; bien téméraire serait celui qui voudrait prétendre le contraire.

Au sujet de l'embranchement St-Charles, je suis en mesure d'annoncer que l'argent va être prochainement voté par le parlement fédéral, pour l'exécution de ces travaux, ainsi que pour l'établissement du service de la traverse entre les deux rives à Québec. De plus, à la demande de sir Hector Langevin, la traverse ne sera pas spécialement réservée à une certaine compagnie ou voie ferrée, mais elle devra desservir tout le commerce venant de l'est ou de l'ouest.

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

Les projets de lois suivants sont adoptés dans les formes réglementaires :

Pour accorder de nouveaux pouvoirs à la compagnie des chemins de péage de l'Isle-Jésus et l'autoriser à augmenter son capital ;

Pour réglementer l'administration des biens de l'évêque catholique romain de Montréal, dans la province du Bas-Canada ;

Pour modifier la loi constituant la société des artisans canadien-français de la cité de Montréal.

M. Champagne—*député des Deux-Montagnes*.—J'ai l'honneur de proposer que la Chambre se forme en comité pour examiner, le projet de loi ayant pour objet de constituer la " Grande loterie nationale de Québec.

L'honorable **M. Joly**—*député de Lotbinière*.—M. le président, je m'oppose au principe de cette loi ; *j'objecte à triger la loterie en institution nationale*. J'objecte à légaliser une institution qui aura pour résultat de démoraliser notre peuple. L'on me dira : nous ne demandons rien de nouveau : la loterie est déjà légalisée par l'acte 32 Victoria de 1869 chapitre 36—de cette province ; qui permet la loterie pour les fias de la charité, de la colonisation, pour l'érection d'églises et de collèges, en un mot pour les mêmes objets que les promoteurs de la présente loi ont eu en vue.

C'est très-bien ; puisque la loi vous autorise déjà à faire tout ce que vous demandez, pourquoi vous adressez-vous à la Législature, aujourd'hui ? C'est parce que vous voulez modifier la loi, dans son détail le plus important. La loi de 1869 permet les loteries à la condition expresse que les prix *ne seront pas des sommes d'argent* ; vous demandez aujourd'hui la permission de donner vos prix *en argent*.

Quelle différence voyez-vous, me dira-t-on, pour vous justifier de dire qu'il s'élève ici une question de principe ? *Prix en effet ou prix en argent*, le principe des loteries est admis, dites-vous.

La différence est celle-ci : par la loi de 1869 vous avez le droit de faire appel à la *charité* et à la *générosité* du public, la nouvelle loi vous donnerait le droit de faire *appel à sa cupidité*. Celui qui prenait des billets de loterie, avec la perspective de gagner une paire de pantouffes, trop petites pour ses pieds, ou un jouet d'enfant, ou un bouquet de fleurs en cire, ou une montre qui ne marchait pas, faisait une œuvre de charité, *donnait son argent ; il ne le jouait pas*.

Vous aller apprendre au peuple à jouer son argent ; vous aller légaliser les jeux de hasard. Dans un jeune et vigoureux pays comme le nôtre, tout homme de cœur peut non-seulement gagner sa vie, il peut aspirer à la fortune et y atteindre par un travail courageux et persévérant. Vous allez tenter le peuple, lui montrer qu'il y a un moyen plus rapide et moins fatigant d'arriver à la fortune, que tout dépend d'un coup de dé ou un tour de roue. Y a-t-il rien de plus démoralisant ? Consultez l'expérience du monde entier et vous verrez que la loterie légalisée devient *une plaie sociale*.

L'on me dira : "mais pensez donc au but que nous avons en vue," je vous répondrai : "la fin ne justifie pas les moyens." J'ai confiance dans l'honnêteté des intentions de ceux qui sont à la tête de ce mouvement, je considère le révérend prêtre dont le nom paraît le premier sur la liste, comme l'apôtre, le héros de la colonisation. Si la Chambre admet le principe de ce projet, je ne lui demanderai pas même de garanties pour l'intégrité de son administration, mais j'espère que la Chambre n'admettra pas le principe de ce projet. Je ne veux pas imposer mes opinions personnelles à mes honorables collègues, mais je les supplie de bien réfléchir avant de légaliser et d'ériger en institution nationale le principe démoralisateur de la loterie. Tout le bien que l'on pourra faire avec le produit de ces loteries ne sera rien, comparé au mal immense que l'on fera à notre peuple en lui inculquant la passion des jeux de hasard et en faisant miroiter devant ses yeux l'espoir d'acquiescer la fortune sans le travail.

M. Champagne—*député des Deux-Montagnes*.—M. le président, loin de songer à blâmer l'honorable député de Lotbinière pour avoir eu le courage de dire franchement son opinion, comme il vient de le faire, je dirai qu'il mérite l'admiration de la Chambre pour sa conduite. Mon honorable ami a dit loyalement sa pensée, et je suis disposé à lui en tenir compte.

Je ne me dissimule pas, M. le président, que c'est une législation considérable que celle dont je propose l'adoption. Je sais qu'il y a diverses opinions sur la valeur du principe même qui est la base du

projet en délibération, ainsi dois-je dire que je ne suspecte nullement les motifs qui font agir l'honorable chef de l'opposition.

Je comprends que la première objection que l'on formule c'est à propos du nom que l'on a choisi. Mais le nom, M. le président, est la désignation exacte, l'expression véritable du but de l'organisation. Le préambule définit le but que veut atteindre l'association. Il y est dit : " Attendu que l'établissement d'une grande loterie nationale dans le but d'appliquer les bénéfices qui en résulteraient à la construction et au maintien d'églises et de maisons religieuses et d'éducation, ainsi qu'à la colonisation des terres encore incultes dans la province de Québec, serait d'un immense avantage pour cette province et tendrait à promouvoir considérablement l'éducation et la morale ainsi que l'établissement de villages et de paroisses dans certaines parties du pays qui ne sont pas encore colonisées ; attendu que les personnes ci-dessous nommées se sont réunis dans le but de fonder une société sous le nom de *La grande loterie nationale de Québec*, ayant les objects ci-haut en vue," et le reste, inutile de lire tout le préambule, ce qui précède suffit pour mon argumentation.

Ainsi, le but de la société est de favoriser la colonisation et par là même de s'efforcer de retenir dans le pays nos compatriotes qui quittent la province. Le but est donc essentiellement national. Pas de doute sur ce point important. L'honorable chef de l'opposition dit qu'il est opposé au principe sur lequel est basé ce projet de loi. Il nous a dit qu'en beaucoup de pays le législateur n'a jamais voulu permettre légalement l'organisation de ces loteries. C'est vrai, M. le président, mais ce qui est également vrai c'est qu'il y a d'autres pays où il y a des loteries de ce genre. D'ailleurs, n'avons-nous pas dans nos statuts une loi sur ce sujet, autorisant en principe ce qui est demandé dans ce projet. Une autre objection que l'on a faite est celle-ci : On a dit pourquoi ne vous contentez-vous pas des dispositions de la loi de 1869 ? Je suppose que les fondateurs de cette société se prévalent de cette loi, on donnerait donc des prix en nature, non en argent. Je le demande à la Chambre, qu'est-ce que cela fait au principe. Est-il moins dangereux, moins mauvais parce que les prix offerts sont en effets au lieu d'être des sommes d'argent ? Poser la question, c'est la résoudre, et je n'insiste pas davantage. A tout événement, je ne puis m'empêcher de faire observer à la Chambre la contradiction que je viens de signaler.

L'honorable M. **Foly** — *député de Lotbinière*. — La loi dit des effets qui n'ont pas de valeur commerciale, c'est afin de prévenir la spéculation, le jeu de hasard qui pourrait avoir lieu, qui se ferait indubitablement.

M. Champagne.—Ceci ne change pas l'espèce et n'affecte pas le principe en soi, et mon argument reste tout entier.

Je ne développerai pas les différentes dispositions du projet de loi. Il a été soumis et discuté longuement dans le sein du comité des intérêts locaux. Les noms qui figurent parmi les organisateurs, entre autres ceux des révérends M. Labelle, Aldéric Ouimet, M. Edmond Lachapelle, médecin bien connu de Montréal, sont une garantie que l'on ne fera qu'un bon usage des pouvoirs que nous leur accorderons. Il est dit dans le projet que chaque année, la société devra faire un rapport à la Législature. Nous serons donc en état de contrôler ses opérations, de suivre les travaux de cette loterie.

L'honorable M. **Lynch**—*député de Brome, solliciteur général.*—Je ne puis, M. le président, qu'approuver les vues exprimées par mon honorable ami le chef de l'opposition. Comme lui, je regrette que cette législation ait été sollicitée. Je suis bien prêt à dire que l'objet que l'on a en vue, que le but que l'on se propose d'atteindre, mérite toute mon approbation, et celle de toute la Chambre, mais je m'oppose au principe même de cette loi, principe qui est dangereux. Du moins c'est là mon humble opinion. Je ne voudrais donc pas consacré par mon vote ce principe mauvais. Je n'en dirai pas davantage sur cette question. Je reconnais à mon honorable ami le député des Deux-Montagnes tout le mérite qu'il a de faire ce qu'il fait pour convaincre la Chambre qu'elle doit adopter cette législation, mais je ne puis approuver ni partager sa manière de voir sur ce sujet.

La proposition de M. Champagne est adoptée sans scrutin.

Le projet est examiné en comité général, rapport est fait à la Chambre.

La délibération sur ce rapport est renvoyée à demain.

Le projet de loi pour constituer la compagnie d'exploitation et de transport des minerais de Québec et pour modifier la loi constituant le collège Morrin à Québec, sont adoptés dans les formes réglementaires.

INTERPELLATIONS ET RÉPONSES.

M. Spencer—*député de Mississiquoi.*—Est-ce l'intention du gouvernement d'amender la loi des licences de Québec ; et si oui, quand le gouvernement déposera-t-il un projet de loi à cet effet ?

L'honorable M. **Wurtele**—*député d'Yamaska, trésorier de la province.*—C'est l'intention du gouvernement de modifier l'acte des licences de Québec 1878 ; mais comme l'année des licences commence au premier de mai, et que les amendements que l'on pourrait faire durant

cette session, n'auraient d'effet qu'en l'année des licences qui commença en 1883, le gouvernement ne déposera aucune loi à cet effet avant la session prochaine, et profitera du temps qui doit s'écouler avant cette époque pour examiner cette question, et préparer les amendements qu'il croira nécessaires.

M. Blanche—*député de Beauce*.—Est-ce l'intention du gouvernement de réunir les archives si importantes du conseil supérieur et des différents sièges de la Prévôté de Québec, de la justice royale de Trois-Rivières, de la justice seigneuriale de Montréal, au bureau du registraire provincial pour y être transcrites ou imprimées.

L'honorable **M. Pâquet**—*député de Lévis, secrétaire de la province*.—C'est l'intention du gouvernement de faire déposer, au bureau du registraire provincial, copie de ces archives.

L'ordre du jour appelle l'examen en comité général du projet de loi ayant pour objet l'abolition du cens d'éligibilité des députés à l'Assemblée législative de Québec.

M. Gagnon—*député de Kamouraska*.—J'ai l'honneur de proposer que ce projet soit examiné en comité général.

M. Champagne—*député des Deux-Montagnes*.—M. le président, j'ai une contre-proposition à soumettre à la Chambre. Je propose que l'examen de ce projet de loi soit renvoyé à trois mois. En déposant cette proposition, je désire exposer mes vues sur cette question que je considère comme très-importante. En effet, cette importance est considérable car il est clair que l'abolition du cens d'éligibilité va nous conduire au suffrage universel. Si nous n'exigeons plus le cens de ceux qui représentent l'électorat, nous n'aurons plus de raisons de demander le cens électoral aux électeurs eux-mêmes. De fait nous aurons le suffrage universel.

Comment : M. le président, on exigerait un certain cens des conseillers municipaux, et quand il s'agirait des députés à cette Chambre, c'est à-dire, de la plus haute, de la plus considérable des fonctions publiques qui relèvent du suffrage populaire, on ne demanderait pas la garantie qui réside dans la possession du cens.

Une voix.—Ça n'a pas de sens commun... n'est-ce pas?

M. Champagne.—... ni de raison. (on rit) On aurait, pour décider des questions qui regardent tout particulièrement la propriété, des personnes que la loi n'obligera pas d'être propriétaires d'immeubles. L'électeur, lui, serait sujet à cette condition pour exercer son droit de

citoyen et l'élu pourrait ne pas être même un électeur!... C'est une anomalie que je ne saurais comprendre. Nous légiférons, comme je viens de le dire, sur la propriété, et le cens que l'on a proposé d'abolir est une garantie que les pères de la constitution nous ont donnée, et il ne faut pas s'en priver. Mais on me répond : il n'est pas juste d'empêcher les jeunes gens de venir ici défendre les intérêts publics. Pour nous qui connaissons la vie parlementaire, c'est, je le crois sincèrement, leur rendre un service que de mettre un frein, pendant quelques années, à leur ardeur patriotique. Sous le bénéfice de ces quelques remarques, je renouvellerai la proposition que j'ai déjà faite dans une autre session. Il n'y a rien de nouveau sur ce sujet qui puisse faire changer mon opinion, qui a été commune à la majorité de l'Assemblée, dans plus d'une circonstance où la question a été l'objet d'une délibération. Nous avons été élus comme possédant le cens prescrit par la loi et aujourd'hui nous irions nous déclarer exempt de cette condition pour remplir nos devoirs parlementaires, sans en avoir au préalable, conférer avec ceux qui nous ont envoyés ici? Mais ce serait manquer à leur égard. On me dira aussi que pour le parlement fédéral, on n'exige pas le cens d'éligibilité...

L'honorable M. **Mercier**—*député de Saint-Hyacinthe*.—Et en Angleterre?...

L'honorable M. **Marchand**—*député de St-Jean*.—Et dans les autres provinces du Canada?...

M. **Champagne**—*député des Deux-Montagnes*.—... Je suis bien prêt à imiter les autres pays quand ce qu'ils font est bien, mais en cela, j'avoue ma répugnance à le faire. Je n'hésite pas à dire que le peuple n'est pas en faveur de cette modification dans nos lois électorales. Personne n'irait plaider cette cause devant le peuple. Le corps électoral veut que ses représentants dans les conseils municipaux soient des propriétaires du sol et en face de ce désir, de cette volonté du peuple, je dis, M. le président, qu'il n'est pas raisonnable de faire le changement proposé.

M. **Gagnon**—*député de Kamouraska*.—M. le président, je ne croyais pas qu'il fût nécessaire d'entamer un débat sur cette question, qui a été discutée longuement à plusieurs reprises avant aujourd'hui. Mais puisque l'honorable député des Deux-Montagnes a jugé à propos d'ouvrir la discussion, en répétant ce qui a été dit à peu près contre l'abolition du cens d'éligibilité, on me permettra bien, malgré ce que cela peut avoir de monotone et d'ennuyeux, de redire moi aussi, si non tout du moins quelques-uns des arguments qui ont été présentés dans d'autres circonstances en faveur de la modification que je propose.

L'honorable député des Deux-Montagnes a commencé par dire que l'abolition du cens nous conduirait au suffrage universel. Eh bien j'avoue que je ne suis pas en faveur du suffrage universel, et réellement je ne puis voir le danger que l'on signale. Pour moi, mon plus grand désir, ce que je veux pardessus tout, c'est la sincérité dans l'exécution des conditions d'éligibilité. Avoir une loi dont on se moque, dont on rit, que l'on étudie, non pour les mieux observer, mais bien pour l'é luder plus sûrement, en évitant la pénalité prescrite, avoir une loi dont on fait un tel usage, je dis qu'il vaut mieux ne pas en avoir du tout. Je sais que dans l'ancienne Assemblée législative il y avait des députés qui siégeaient, prenaient part à nos travaux, et qui cependant violaient constamment la loi que je désire voir abrogée. Peut-être, il y en a-t-il dans cette Chambre ! . . .

J'admets que le peuple n'a pas été formellement consulté, et cela pour la bonne raison que l'on ne croyait pas la chose nécessaire, que cela n'en valait pas la peine. Voilà la seule explication plausible que l'on puisse donner d'un fait d'une bien mince importance en soi. Comme je l'ai dit tout à l'heure je ne veux pas aller au suffrage universel, mais je prétends que si l'on veut garder la condition du cens, que l'on prenne des mesures pour qu'elle soit remplie plus strictement que par le passé, sans parler du présent dont je ne puis parler ici sans blesser les convenances parlementaires. A la dernière session, le projet de loi que je reproduis à nouveau devant cette Chambre a été déposé par l'honorable trésorier, alors simple député. L'Assemblée législative, après mûre délibération, a adopté la loi proposée par l'honorable député d'Yamaska, à une majorité de onze voix. Malheureusement ou heureusement, je ne sais dire, vu le dilemme délicat dans lequel je me trouve placé, le projet alla échouer dans l'autre Chambre.

La haute et profonde sagesse, l'incomparable prudence, l'incommensurable expérience des éminents législateurs que la constitution charge de reviser et de contrôler nos actes, nos décisions, nous simples mortels choisis par le peuple pour représenter et prendre ses intérêts, les 24 immortels virent dans notre conduite un acte révolutionnaire, c'est ainsi que l'un d'eux l'a qualifié, et l'on nous fit la politesse de rejeter le projet de loi. J'espère que l'Assemblée législative confirmera le vote émis l'an dernier, et des indices certains me font croire que le projet recevra un meilleur accueil qu'il n'a reçu à la dernière session, sur les rivages inhospitaliers du Conseil législatif.

Une dernière observation ; je crois que la loi ne devrait pas affecter les causes pendantes, et je proposerai une modification dans ce sens à la 3^e délibération.

L'honorable M. **Mercier**—*député de Saint-Hyacinthe*.—M. le président, cette question de l'abolition du cens d'éligibilité a été bien et dûment discutée par les deux Chambres. Rappelons en quelques mots ce qui s'est fait jusqu'ici. L'an dernier, pour ne pas remonter plus loin, cette Chambre fut saisie, par l'honorable député d'Yamaska, le trésorier de la province maintenant, d'un projet de loi identique à celui qui nous occupe. Ce projet fut adopté par cette Chambre. Suivant la procédure parlementaire, la loi fut renvoyée au Conseil législatif où elle fut rejetée.

Sans entrer ici dans de longs développements, à propos de l'action de l'autre Chambre, je puis bien dire que cette loi, ne concernant que l'Assemblée législative, n'étant qu'une mesure d'économie intérieure, n'aurait pas dû être rejetée par l'autre Chambre. C'est le point de vue que l'on adopta dans la Chambre des Lords en Angleterre lorsque la question y fut discutée. J'ai fait une proposition pour nous enquerir de ce qu'il était advenu de notre loi. Cette proposition fut adoptée unanimement ? pourquoi, parce que cette Chambre sauvegardait sa propre dignité en agissant ainsi, parce quelle comprenait qu'il y avait eu violation de ses privilèges. Il faudrait à mon avis réaffirmer la même chose cette année. Et pourquoi M. le président, faudrait-il le faire ? parce que c'est à nous à décider, nous qui avons été élus directement par le peuple. Il peut se faire que je me trompe, mais il me semble qu'il y va de notre dignité d'affirmer ce principe.

On parle de suffrage universel, du danger qu'il y a, si nous abolissons le cens d'éligibilité, que les électeurs exigent à leur tour qu'on les dispense de cette condition de l'électorat. Il n'est pas nécessaire de recourir à des grandes phrases tout éloquentes qu'elles soient. Examinons plutôt l'histoire et voyons ce qui s'est fait. Depuis quand a-t-on exigé le cens d'éligibilité ? On semble croire que cette condition remonte dans la nuit des siècles, au temps de Moïse. Que l'on se détrompe. Pendant les premiers siècles de la monarchie constitutionnelle en Angleterre, il n'en est pas question du tout. Ensuite, les nobles voulant s'emparer des fonctions représentatives, n'ont rien imaginé de mieux que de faire une loi imposant l'obligation de justifier de la possession d'un immeuble d'une certaine valeur. Or, comme les nobles étaient, comme ils le sont encore aujourd'hui, les seuls, ou à peu près, propriétaires du sol, il s'en suivit que la prépondérance politique, qui menaçait de leur échapper, se raffermir entre leurs mains par l'exclusion de cette classe de petits propriétaires qui ne possédaient pas la valeur exigée par la loi.

Cependant en 1858, soit pour une cause ou pour une autre, on revint à l'ancien état de choses, c'est-à-dire que l'on abolit le cens d'éligibilité. On sait que les institutions de l'Angleterre sont essentiellement conservatrices. On a vu des luttes pendant un grand nombre d'années pour arriver à opérer des réformes dont tout le monde se trouve bien aujourd'hui. Quelles luttes n'a-t-on pas faites au sujet de l'église établie et pour les réformes électorales. Ces luttes ont duré au-delà d'un siècle. Et l'émancipation des catholiques, l'union politique des trois royaumes a suscité des luttes longues et ardentes. Et l'achat des grades dans l'armée qui, pratiquement, disait aux riches ; vous, vous êtes riches, vous pouvez avoir tous les grades, et aux pauvres, vous pouvez vous montrer supérieurs aux riches, cependant vous n'aurez pas de grade bien que vous soyez disposés à répandre votre sang pour le glorieux drapeau anglais. Et, M. le président, je n'en finirais pas si je mentionnais tous les cas, toutes les occasions dans lesquelles le vieil esprit de conservatisme anglais fut aux prises avec l'esprit de réforme qui soufflait par toute l'Europe.

Mais revenons au pays. Dans la province d'Ontario, il n'y a pas de cens d'exigé. A Ottawa, où il se débat de bien grandes questions, où on vote un budget de 31 millions de piastres, quinze fois le nôtre ici, où on fait des lois pour réglementer le commerce, la marine, où de si grands intérêts sont en jeu, les députés qui décident de ces questions si considérables ne sont pas obligés d'être propriétaires d'un immeuble quelconque. En 1874 les deux partis politiques, qui représentent la totalité de la nation, ont compris la nécessité de faire disparaître cette vieille obligation inutile.

Je le demande à la Chambre, pourquoi persisterions-nous à conserver ici ce qui est considéré partout ailleurs comme une formalité inutile. On dit que le peuple n'a pas été consulté. Le peuple a toujours jugé la question comme je me permets de la juger moi-même. Je trouve ce jugement dans notre histoire nationale. Je vois, il y a cinquante ans, des jeunes gens élus représentant la noblesse de l'intelligence et les grandes aspirations nationales. Le peuple les a élus sans leur demander s'ils possédaient la misérable somme de 2000 dollars sous forme de propriétés immobilières. Et mon Dieu ! M. le président, ici même, n'avons-nous pas des jeunes gens de talents, en qui le peuple a eu assez de confiance pour leur confier les destinées de la province. Je dis donc ; laissez entrer les jeunes gens, ils sont l'espoir de la patrie. Comment ! la loi dirait que les jeunes gens qui ont eu la bonne fortune d'hériter de leurs pères seraient les gardiens-nés de la fortune publique, et vous refuseriez la porte de cette enceinte à des jeunes gens qui n'ont d'autres démerites que celui de ne pas être les enfants de parents riches.

En maintenant la loi dans nos statuts, je n'hésite pas à dire qu'on en encourage la violation, et pour le prouver, je n'ai qu'à faire appel à notre propre expérience, à l'expérience de chacun des députés. N'est-ce pas un fait avéré qu'il y a eu dans l'ancienne assemblée législative et dans celles qui l'ont précédée un grand nombre de députés qui siégeaient, qui prenaient part aux délibérations de cette Chambre, qui violaient à chaque instant d'une manière directe et positive l'esprit et le texte de cette loi ? A quoi bon donc de maintenir une disposition légale qui n'a d'autres résultats que celui de créer des ennuis intolérables dans certains cas, et d'être à peu près constamment éludée. Abolissons donc le cens d'éligibilité, quand bien même cela ne ferait entrer qu'un seul jeune homme de talent ici.

Je dirais encore adoptez la... adoptez la proposition de loi qui vous est faite. Les pères qui dépensent des sommes considérables pour donner une instruction libérale à leurs enfants, ne pourront trouver mal que nous modifions la loi de manière à permettre à ces enfants de jouer le rôle que la culture de leur intelligence, leurs hautes connaissances leur permettront de remplir. Cette pensée, je désire la développer par une comparaison, et ce sera mon dernier mot. Je suppose que deux de nos braves cultivateurs aient chacun un fils auquel ils destinent un patrimoine en propriétés immobilières... une terre si vous voulez. L'un de ces braves cultivateurs, ami de l'éducation, et croyant remarquer d'excellentes dispositions chez son fils, le place aux études, et dépense pour cela l'héritage qu'il lui destinait, plus tard l'un possède une intelligence bien cultivée et des connaissances variées ; l'autre qui est resté auprès de ses parents à se livrer aux travaux de la ferme, n'a pas eu l'occasion d'apprendre ce que l'autre à appris, en fréquentant une maison d'éducation.

En revanche, il possède une magnifique terre bien cultivée, tandis que l'autre n'a que son instruction pour héritage. D'après la loi telle qu'elle est aujourd'hui, le père qui aurait dépensé ce qu'il possédait pour donner à son enfant une bonne éducation classique, verrait cet enfant exclu des fonctions représentatives parce qu'il ne posséderait pas la terre qui a été dépensée pour son instruction, tandis que l'autre infiniment moins qualifié sous tous les rapports, verrait les portes du parlement s'ouvrir pour lui. Je le demande à la Chambre une loi qui consacre une telle injustice peut-elle être conservée dans nos statuts ? Et pourtant c'est ce qui arrive tous les jours dans la pratique. Rien de fantaisiste dans mon hypothèse, tout est réel : c'est ce qui arrive tous

les jours. J'espère que la Chambre se prononcera comme elle l'a déjà fait en faveur de l'abolition du cens d'éligibilité.

L'honorable M. **Chapleau**—*député de Terrebonne, premier ministre, commissaire des chemins de fer.*—M. le président, j'ai toujours été en faveur du maintien du cens d'éligibilité, cependant je ne puis me dissimuler que la tendance est plutôt en faveur de l'abolition que du maintien de cette disposition légale. Déjà la Chambre a adopté une loi dans ce sens. Le gouvernement a vu que dans le public, de même que dans la dernière campagne électorale, on n'a pas fait attention à ce qui s'était passé, indiquant le désir de la majorité de l'ancienne députation d'abolir le cens ; le gouvernement, de ce silence, en a conclu que le peuple partageait lui aussi ce désir. De plus, l'action du Conseil législatif aurait pu soulever, produire des manifestations. Il n'en a rien été. Les poursuites qui se font de temps à autre, prouvent que l'on abuse des dispositions du statut, non pour le plus grand bien public, mais pour créer des ennuis, des désagréments à un adversaire.

En présence du vote de la Chambre à la dernière session, en présence du silence du peuple, je ne crois pas que le cens d'éligibilité devrait être maintenu. Je crois que dans notre province cette prescription légale a fait son temps.

M. **Champagne**—*député des Deux-Montagnes.*—Je désire offrir une réponse aux observations qui ont été faites. Je tâcherai d'être aussi court que possible, car je comprends que la Chambre est désireuse de clore cette discussion.

Plusieurs voix.—Oui Oui

M. **Champagne.**—Il n'est pas juste d'invoquer, comme on l'a fait, le passé. Il est bien vrai que la Chambre s'est prononcée deux fois en faveur de cette modification, la dernière fois à la session qui a précédé celle-ci. Mais je ferai observer que lors du dernier vote sur ce sujet, vingt-quatre membres étaient absents, ce qui a eu pour résultat dans l'esprit d'un bon nombre d'affaiblir notablement l'autorité d'une telle décision.

C'est précisément pour cette raison que le Conseil législatif a rejeté ce projet de loi l'an dernier. L'un des motifs invoqués par un honorable conseiller, qui a émis son vote contre le projet, a été celui-là même, prétendant que le Conseil devait voter le réjet, parce que l'Assemblée législative n'avait pas eu l'occasion de se prononcer et pour lui fournir cet avantage. Mon honorable ami le représentant de St-Hyacinthe m'a reproché d'avoir fait des grandes phrases, et lui a fait quantité de grandes et belles phrases. On abuse de cette loi, a dit l'honorable député.

mais à ce compte on ne ferait plus de loi, on n'en ferait jamais, car de quelle loi n'a-t-on pas abusé? Cela n'est pas une raison et j'ai été surpris d'entendre des arguments de cette espèce tomber de la bouche du député de St-Hyacinthe, d'ordinaire si fort logicien. Ma proposition est entre les mains de la Chambre. Naturellement elle en fera ce qu'elle voudra, mais j'espère qu'elle jugera bon de l'adopter.

La proposition de M. Champagne est mise aux voix :

Ont voté pour :—Messieurs Audet, Beaubien, Bergevin, Brousseau, Caron, Casavant, Champagne, Charlebois, Houde, Lavallée, Leduc, Loranger, Marcotte, Martel, Owens, Picard, Poulin, Riopel, Robillard, Sheyn, Spencer et Trudel.—22.

Ont voté contre :—Messieurs Asselin, Bernard, Blanchet, Cameron, Chapleau, Demers, Desaulniers, Deschesnes, Desjardins, Duckett, Duhamel, Dumoulin, Faucher de Saint Maurice, Frégeau, Gagnon, Garneau, Gauthier, Joly, Laberge, Lalonde, Lynch, Marchand, Mercier, Piquet, Paradis, Richard et Rinfret dit Malouin.—27.

L'Assemblée législative n'a pas adopté.

Le projet de loi est définitivement adopté dans les formes réglementaires.

La séance est levée.

ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE.

Séance du mardi, le 2 mai 1882.

SOMMAIRE :—Dépôt, par l'honorable M. Pâquet, de la correspondance relative à l'embranchement St-Charles et à l'établissement d'un service de bateaux traversiers. Suite de la discussion de l'amendement de l'honorable M. Beaubien, à la proposition relative à la vente de la division est du chemin provincial : MM. Chapleau, Peaubien, Charlebois, Joly, Carbray et Picard.

PRÉSIDENCE DE L'HONORABLE L. O. TAILLON.

La séance est ouverte à trois heures et vingt minutes.

L'honorable M. **Pâquet**—*député de Lévis, secrétaire de la province.*—J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de l'Assemblée législative, réponse à une adresse de l'Assemblée législative, à Son Honneur le lieutenant gouverneur, demandant : copie de toute correspondance échangée, entre le gouvernement et l'exécutif du Canada et toute personne quelconque, au sujet de la construction de l'embranchement projeté de l'Intercolonial, de St-Charles à Lévis, et de l'établissement, entre Québec et Lévis, d'un système de bateaux traversiers, devant relier l'Intercolonial au chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental.

Le projet de loi tendant à modifier les lois relatives à la cité de Montréal, est définitivement adopté dans les formes réglementaires.

L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de l'amendement de l'honorable M. Beaubien, à la proposition demandant l'adoption d'une résolution portant autorisation de vendre la partie est du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental.

L'honorable M. **Chapleau**—*député de Terrebonne, premier ministre et commissaire des chemins de fer.*—M. le président, ma tâche se réduit aujourd'hui à donner un précis des principales parties du contrat qui a été passé entre le gouvernement et le syndicat qui s'est porté acquéreur de la partie est de notre chemin de fer. Ces conditions de vente sont généralement connues des honorables membres de cette Chambre, par les renseignements qui ont été donnés, cependant les préciser d'une manière officielle ne peut qu'aider à éclairer la discussion.

La première clause du contrat porte que la partie du chemin de fer

de la province connue sous le nom de division-est, s'étendant depuis la jonction à St-Martin jusqu'à Québec, ainsi que les embranchements des Piles, Joliette et Berthier, ainsi que la ligne de ceinture à Trois-Rivières, sont vendus au syndicat. Dans cette vente sont aussi compris les terrains suivants :

L'ancienne cour à bois du gouvernement à Québec ; la Pointe-au-Lèvre ; la propriété Belle-Rive à Montréal ; la moitié sud de la propriété McDonald ; un terrain situé à Hochelaga de quatre arpents en superficie, que la compagnie du Pacifique doit livrer au gouvernement en vertu de l'acte de vente que la Législature a ratifié ; tous les terrains, gares, bâtisses, quais, lignes télégraphiques, dépendant des chemins de fer vendus. Le gouvernement livrera aussi l'outillage actuellement en usage et le matériel roulant qui dépend de la voie principale et des embranchements, déduction faite, cela va de soi, de cette partie de l'outillage et du matériel roulant qui doit être livrée à la compagnie du Pacifique. Et de plus, tous les effets qui se trouvent actuellement dans les magasins. Tout cela fait partie de la voie ferrée, est indispensable à son exploitation et nous ne pouvons ne pas les livrer en même temps que le chemin lui-même. Les clauses 3 et 4 se rapportent au transport des privilèges que la province fait au syndicat. La clause 5 est relative à l'embranchement St-Charles et au service de la traverse à être établie entre Québec et Lévis. Le coût de ces travaux, d'après l'entente qui a été faite, doit être à la charge des trésors fédéral et local, chacun en payant la moitié. Cette obligation, comme on le verra plus loin, est assumée par le syndicat.

Cette clause substitue le syndicat au gouvernement pour l'exécution des travaux que ce dernier s'est obligé à faire envers la compagnie du Pacifique. Le gouvernement transporte aussi en vertu de cette clause les \$240,000 que cette compagnie doit lui payer pour ces travaux.

Par la clause 7, le syndicat s'oblige de faire tous les travaux nécessaires à Québec pour le raccordement avec l'Intercolonial, c'est-à-dire pour la traverse entre les deux rives.

Le syndicat s'oblige par la clause 8 à faire tous les travaux mentionnés dans la cédule B et à tenir la voie en bon ordre.

Les clauses 9, 10 et 11 traitent des questions de détails. Par la 12^e clause il est stipulé que le "département" des mécaniciens, le bureau des ingénieurs et les ateliers de réparation et de construction du chemin de fer seront fixés à Québec. Ceux qui crient bien haut que Québec est sacrifié, seront bien désappointés lorsqu'ils s'apercevront de leur ignorance et de leur bêtise.

Nous sommes rendus à la clause 13, la plus importante parce qu'elle traite du prix de vente et des conditions de paiement. Je lis cette clause en entier :

“ Cette vente est faite pour le prix de \$4,000,000, en déduction duquel le syndicat devra, payer lors de la livraison, une somme de \$500,000, et sur la balance de \$3,500,000 le gouvernement pourra, en donnant un avis préalable de six mois au syndicat, exiger un autre paiement de \$500,000 après l'expiration de l'année qui suivra le premier paiement ; et à l'expiration de cinq ans à partir de la livraison, le gouvernement aura, en tout temps, le droit, en donnant au syndicat un an d'avis, d'exiger le paiement intégral de toute balance qui restera alors due sur le prix de vente susdit, et dans tous les cas, cette balance deviendra due et exigible à l'expiration de vingt ans.”

Pour les clauses 14 et 15 il est dit que “ le syndicat pourra en tout temps acquitter le prix de vente en donnant au gouvernement un avis préalable de six mois ” et que “ l'intérêt courra sur la balance du prix de vente, à raison de cinq pour cent par an du jour de la livraison, et sera payable le premier de mars et de septembre de chaque année, à commencer le 1^{er} septembre prochain.”

Les clauses 16 et 17 se réfèrent aux arrangements à faire avec les villes de Trois-Rivières et Québec à propos de la souscription de ces villes. Je passe certaines dispositions qui sont secondaires, pour arriver à la clause 20 et la dernière qui doivent fixer notre attention pour le moment. Il est dit que “ les chemins vendues et livrés, leur dépendance et leur matériel roulant, ainsi que les propriétés ci-dessus décrites et qui sont comprises dans la présente vente, seront et demeureront hypothéqués pour la garantie du paiement du prix de vente en capital et intérêts, et de plus, jusqu'à concurrence d'une somme de \$500,000, pour la due exécution des travaux mentionnés dans les cédules A et B ; mais cette dernière hypothèque deviendra nulle du moment que des travaux à un montant de \$200,000 auront été faits, à la satisfaction du lieutenant gouverneur en conseil, qui devra alors donner main levée de cette hypothèque.”

On a trouvé à redire de ce que l'on accorde certains avantages à cette compagnie, mais a-t-on songé qu'il faut la mettre en position de faire valoir la propriété qu'elle achète . . .

M. **Watts**—*député de Drummond et Arthabaska*.—Je demande pardon à l'honorable premier ministre de l'interrompre, mais j'aimerais à savoir s'il n'y a pas un jugement de rendu, déclarant que le gouverne-

ment doit à la ville de Québec. Il nous a dit, il y a un instant, que le contrat faisait mention des réclamations de Québec, je désire être renseigné sur le point que je viens d'indiquer.

M. le **Premier ministre**—Volontiers je réponds à mon honorable ami. Non, il n'y a pas eu de jugement de rendu. Tout ce qu'il y a, c'est une appréciation faite dans le cours d'un jugement. Jamais la question des droits de Québec contre le gouvernement, à raison de sa souscription au fonds social du chemin de fer du Nord, n'a été décidée elle-même, d'une manière formelle.

Maintenant, M. le président, on a beaucoup critiqué le prix et l'offre que le gouvernement a acceptés. Je n'hésite pas à le dire,—car notre seule ambition est de faire le bien public,—que l'on vienne avec une offre meilleure que celle que nous avons acceptée et moi, pour un, je promets de faire tout en mon pouvoir, de mettre toute mon influence pour la faire accepter par la Chambre. Mais je dis que jusqu'à ce que l'on ait fourni une telle offre, on n'a pas le droit de dire au gouvernement, vous n'avez pas accepté la meilleure offre que vous auriez pu avoir. Il est beau de critiquer ce que les autres font, mais il n'est pas aussi facile d'édifier soi-même. Bien des personnes excellent dans l'art de trouver toujours à redire, mais demandez leur elles-mêmes de faire quelque chose de durable, elles ne savent que faire. Elles ont cependant un talent que je ne leur envie pas, celui de savoir faire appel aux instincts mauvais de la foule, de soulever les préjugés les plus dignes de la réprobation des gens intelligents. Elles savent amener les masses, ne leur dire que la moitié de ce qu'elles devaient savoir pour juger avec connaissance de cause, et profitant du moment où les passions sont soulevées, se faire approuver, faire passer condamnation sur les actes du gouvernement.

Il est un fait que tout le monde connaît, c'est que l'état du trésor laisse beaucoup à désirer. Cependant des améliorations publiques de la plus haute importance et d'un caractère urgent sollicitent l'aide du gouvernement. Nous ne pouvons leur donner notre concours tant que nous ne serons pas en position de présenter un budget en équilibre et de diminuer le montant de la dette provinciale. La vente du chemin de fer nous assure ce résultat. Parmi les entreprises publiques qui devraient être terminées au plus tôt se trouve, sans contredit, la voie ferrée de Québec au lac St-Jean. Il y a aussi d'autres chemins qui méritent l'aide du gouvernement, aide qui ne pourrait être accordée dans l'état présent des choses.

Quant au règlement des difficultés pendantes avec les autorités municipales de Québec, nous espérons arriver à une entente. Une dis-

position sera introduite de la loi pourvoyant au cas où la corporation voudrait traiter directement avec le gouvernement, elle pourra le faire dans un délais de trois mois. Je sais que Québec réclame les terrains du palais, mais son titre de propriété est plus que problématique. Cette question et les autres qui sont pendantes entre le gouvernement et la corporation, seront l'objet de négociations et j'ose espérer qu'un règlement à l'amiable sera le résultat de ces négociations, que nous conduisons avec le ferme désir d'en venir à une entente définitive.

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

Le projet de loi pour constituer "La grande loterie nationale de Québec," est adopté dans les formes réglementaires, après avoir été l'objet du vote suivant :

Ont voté pour :—Messieurs Asselin, Audet, Beaubien, Bergevin, Casavant, Champagne, Chapleau, Charlebois, Désaulniers, Deschênes, Desjardins, Duhamel, Dumoulin, Faucher de St-Maurice, Frégeau, Houde, Lalonde, Leduc, Loranger, Martel, Paradis, Picard, Poulin, Richard, Riopel, St-Hilaire et Trudel.—27.

Ont voté contre :—Messieurs Bernard, Cameron, Demers, Joly, Laberge, Lynch, Marchand, Owens, Robertson, Sawyer, Spencer-Thornton et Watts.—13.

Les projets de lois qui suivent sont définitivement adoptés dans les formes réglementaires :

1. Pour constituer la compagnie du chemin de fer, de quais et d'élevateurs de Richelieu et Longueuil ;
2. Pour constituer la compagnie du pont de Drummond ;
3. Pour constituer la compagnie du chemin de fer Wentworth ;
4. Pour modifier les lois scolaires de la province.

La Chambre reprend la suite de la discussion de l'amendement de l'honorable M. Beaubien, relatif à la vente de la division est du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental.

L'honorable M. **Chapleau** — *député de Terrebonne, premier ministre et commissaire des chemins de fer.*—A la séance d'hier, j'ai donné la liste des actionnaires de Montréal, je suis en position de donner les noms de ceux de Québec. L'honorable Thomas McGreevy, M. P., cinq actions, \$100,000 ; J. G. Ross, deux actions, \$40,000 ; P. V. Valin, M. P., deux actions, \$40,000 ; C. W. Carrier, une action, \$20,000 ; M. Bresse, deux actions, \$40,000 ; M. Samson, deux actions, \$40,000 ; M. Whithall, deux actions, \$40,000 ; A. Turcotte, deux actions, \$40,000, donnant en tout \$360,000. A Trois-Rivières, M. Normand a

souscrit deux actions, \$40,000. Comme on le voit, chaque région est représentée dans la souscription du capital de la future compagnie. Tandis que le syndicat Allan mettait comme condition, une répartition inacceptable pour le gouvernement du capital-actions. Hier, M. Sénécal a souscrit huit actions, \$160,000.

Le montant des actions est une simple affaire de convention à l'heure qu'il est, car la valeur de ces actions sera fixée à \$100 seulement. Mais je vois l'honorable chef de l'opposition se lever d'un air triomphant et dire: Voyez-vous; un capitaliste aussi considérable que M. Ross, n'a que deux actions tandis que M. Sénécal en a huit. Si, comme on le dit, M. Sénécal a fait tant d'argent avec la vente du chemin de fer de St-Lin, il pourra bien payer les versements qui seront demandés sur sa souscription.

Le gouvernement est heureux de pouvoir dire que tous les intérêts, toutes les nationalités sont représentées dans cette compagnie.

L'honorable M. **Beaubien**—*député d'Hochelaga*.—M. le président les observations que l'honorable premier ministre a présentées à la Chambre dans le cours d'une autre séance m'obligent de prendre la parole. Je ne voudrais cependant pas perdre mon droit de réplique. L'honorable premier ministre a fait trois discours, mais le dernier seul a été à la question.

M. le **Premier ministre**.—J'ai compris que mon honorable ami prenait la parole pour donner une explication personnelle, et non pour donner une réponse à un discours.

L'honorable M. **Beaubien**.—...oui...je répondrai à des attaques personnelles.

M. le **Premier ministre**.—Alors ce que vous faites n'est pas régulier, vous devez vous en tenir aux explications personnelles que vous voulez faire et ne pas traiter d'autre chose.

L'honorable M. **Beaubien**—*député d'Hochelaga*.—Je me bornerai à des explications personnelles.

M. le **Premier ministre**.—Ce ne sont pas des explications personnelles que vous avez commencé à faire....

L'honorable M. **Beaubien**.—On prendra mon discours pour ce que l'on voudra, et si on veut me priver de parler dans le cours de la présente délibération, je me rattraperai plus tard, à une autre délibération....

M. le **Premier ministre**.—Mais, M. le président, l'attitude

du député d'Hochelaga n'étonne au plus haut degré, lui un vieux parlementaire, qui doit connaître le règlement de cette Chambre. S'il faut que je le lui rappelle, je lui dirai qu'en qualité de *leader* de la Chambre, mon devoir m'oblige à signaler les écarts de discussion qui peuvent être faits. Or l'honorable député d'Hochelaga sait fort bien qu'il s'éloigne de la disposition du règlement, qui dit qu'un député ne peut parler deux fois sur une question dans le cours d'une même délibération. Je veux bien que l'honorable député donne des explications personnelles, s'il en a à présenter, mais je dis que le commencement de son discours n'adique nullement qu'il entend se tenir dans les limites dans lesquelles il doit se tenir, s'il ne veut pas perdre son droit de réplique. L'honorable député peut s'expliquer en deux mots et ne pas prolonger inutilement un débat déjà si long.

L'honorable M. **Beaubien**.—A vous, M. le président, de décider une fois que j'aurai parlé, si ce que j'ai dit m'enlève le droit de réplique, ou si je me suis tenu dans les limites d'une explication personnelle.

M. le **Premier ministre**.—Mon honorable ami a de drôles idées sur ce qui constitue une explication personnelle. Le député d'Hochelaga ne peut réclamer le droit de faire un discours et venir ensuite prétendre que ce ne sont que des explications personnelles qu'il a données.

L'honorable M. **Beaubien**.—Je vois bien que l'honorable premier ministre a décidé de ne pas me laisser parler de la manière que je l'entends. Tout ce que je puis dire, c'est qu'il est loin d'exercer vis-à-vis de ses adversaires la libéralité dont on use à son égard.

Ces interruptions sont généralement presque incessantes, et dans bien des cas, il trouve l'occasion de placer des discours d'une demie-heure, sous forme d'interruptions.

L'honorable premier ministre a fait un discours acerbe en réponse aux observations que j'ai présentées à la Chambre lorsque je lui ai soumis mon amendement. Il m'a accusé de toutes espèces de choses, entr'autres la principale accusation qu'il a proférée, est celle d'avoir trahi mon parti. L'honorable premier ministre a trouvé moyen de dire que dans tout le cours des négociations relatives à la vente du chemin de fer, je n'avais agi que par esprit de trahison. Eh ! bien, M. le président, je ne crains pas de dire en réponse à ces attaques, que je mets au défi le chef du cabinet de prouver ces accusations. L'amendement que j'ai présenté est-il la cause de toute cette colère du premier ministre ? Mais je vois que c'est un conservateur qui veut bien

l'appuyer, et j'ai lieu de croire que plusieurs de mes amis politiques en feront autant que l'honorable député de Laprairie, lorsque le temps sera venu d'émettre un vote.

Mais il est une trahison dont l'honorable premier ministre n'a pas parlé et dont je suis fier d'être l'auteur. Cette trahison, j'ai le courage de l'avouer, parce que j'ai la prétention qu'elle est à mon avantage. Evidemment aux yeux du premier ministre, la plus odieuse, la plus grande des trahisons, c'est d'être intervenu dans les négociations de la vente, c'est là le point de départ de tout son mécontentement, de sa colère.

Il ne l'a pas dit en termes formels tel que la chose se présentait à son esprit. Cela n'aurait pas été habile. Il n'a pu s'empêcher cependant d'y toucher en passant. Ce dont je suis coupable surtout, avant tout aux yeux du premier ministre c'est d'avoir contribué à faire naître la concurrence, à faire en sorte qu'il n'y eut pas seulement un seul acheteur, qui put faire à son gré la pluie et le beau temps. Voilà réellement la grande trahison, voilà le grand crime dont je suis coupable, trahison mille fois plus grande que l'amendement. Je n'aurais jamais dû me permettre de penser autrement que le gouvernement ; je n'aurais pas dû travailler contre ce qu'on est convenu d'appeler les amis du cabinet. J'aurais dû dire à ceux qui désiraient, eux aussi, se porter acquéreurs de la propriété nationale, qu'ils ne devraient pas le faire. J'aurais dû les dissuader, les décourager dans cette tentative. Au contraire, M. le président, j'ai appuyé de toutes mes forces l'offre du syndicat Allan. Je l'ai encouragé, je me suis efforcé de lui procurer tous les renseignements qui pouvaient le mettre en position d'apprécier sainement la valeur commerciale de notre voie ferrée. C'est assez dire que je ne l'ai pas découragé et que par conséquent j'ai fait tout ce qu'il fallait faire pour encourir les disgrâces du premier ministre et de ses amis. Je répète de nouveau ma déclaration que je n'ai jamais appartenu à aucun syndicat, et que je ne devais pas avoir aucun intérêt direct ni indirect dans aucun d'eux. Mais ce que j'ai fait M. le président, je n'ai pas honte de le dire. J'ai aidé à la formation de syndicats, parce que j'ai cru de mon devoir d'en agir ainsi, et qu'il était dans l'intérêt public, de créer une aussi forte concurrence que possible. Je ne m'étonne pas de ce qui m'arrive aujourd'hui. Je savais bien que le premier résultat de ma conduite, devait être de contrecarrer les vues du gouvernement, et que partant j'allais m'attirer le courroux du premier ministre. J'ai suivi la vieille devise : *"Fais ce que dois, advienne ce que pourra."* Le refus opposé à la soumission du syndicat Allan et Rivard, n'a pas

été le fruit d'une mûre délibération sur les avantages ou les désavantages que présentait cette soumission.

Ce refus faisait partie d'un système. Qu'on lise les articles du 9 janvier de la *Minerve*, et on verra qu'on ne voulait pas d'autres acheteurs que ceux que l'on avait en vue. Un mot sur les circonstances dans lesquelles l'offre du syndicat Allan-Rivard s'est produite devant le gouvernement. L'honorable premier ministre a dit que j'avais mendié une lettre de sa part, au moyen de laquelle je devais trahir. Ici je dois entrer dans des détails intimes, mais je proteste d'avance que je ne suis pas responsable de cela, et qu'on m'a forcé de le faire. L'honorable premier ministre a parlé de conversations privées, de correspondances confidentielles etc. je vais raconter en aussi peu de mots que possible, l'histoire de cette fameuse lettre, afin de me justifier.

En décembre dernier, il y eut une assemblée d'intimes à laquelle une résolution fut adoptée, cette résolution disait en termes formels que la vente ne devait être faite qu'à condition que des raccordements avec l'Ouest fussent assurés par le Sault Ste-Marie. Cette résolution fut transmise à l'honorable premier ministre, pendant son séjour au Windsor à Montréal. Et c'est à cette occasion que l'honorable premier a dit de tâcher d'organiser une compagnie qui s'engagerait à remplir la condition formulée dans la résolution.

Le lendemain ou le sous-lendemain, j'ai rencontré le premier ministre et je lui dis que je pensais que l'on pouvait peut-être réussir. Je me permis de lui dire : aidez-nous, nous avons des capitalistes disposés à se lancer dans cette entreprise. Je lui mentionnai le nom de Sir Hugh Allan. Mais afin de donner à mes démarches un caractère d'autorité qui leur manquait, je dis au premier ministre : donnez-moi une lettre pour Sir Hugh afin de l'engager à se mettre à la tête de l'entreprise. Pourquoi fallait-il cette lettre ? Je dois dire ce que je pense, c'est parce que Sir Hug Allan comme bien d'autres, au reste, aux dires de ceux qui forment l'entourage de M. Sénécal, que le chemin de fer ne serait pas vendu à d'autre qu'à une compagnie dans laquelle il serait l'un des actionnaires. On répétait dans le public qu'il était inutile de faire une offre puisque la chose était décidée à l'avance. Pour moi je n'en croyais rien, cependant il fallait compter avec les préventions qui s'étaient emparé de Sir Allan. Qu'a répondu mon honorable ami le premier ministre ? Il m'a dit qu'il n'avait pas d'objection et il ajouta qu'il me la donnerait. Voilà dans quelles circonstances j'ai mendié, comme l'a dit le premier ministre, cette fameuse lettre. Le lendemain.

M. le Premier ministre.—Je permets au député d'Hoche-

laga de produire cette lettre devant la Chambre. Je suis certain qu'elle n'a pas été écrite dans ces circonstances. C'est après le dépôt de la soumission du syndicat Allan-Riddley . . .

L'honorable M. **Beaubien**.—Permettez . . . M. le premier ministre je ne puis me tromper ainsi, car le tout est encore trop vivace dans ma mémoire . . . On a dit aussi que j'avais volé des renseignements de M. Sénécal et du gouvernement. Quant aux renseignements que j'aurais pu obtenir, au dire du premier ministre, on sait très-bien que tous ceux qui ont voulu organiser un syndicat, ont été s'aboucher avec Sir Hugh, et qu'il ne leur refusait pas les informations qu'ils lui demandaient. Jamais je n'ai eu besoin d'avoir d'autres renseignements que les siens. Que l'on compare les soumissions et l'on constatera la vérité de ce que je dis. Mais pour revenir à l'accusation d'avoir volé M. Sénécal, en obtenant de lui des informations, je sens le besoin, non de me justifier, je n'en vois nullement la nécessité, mais de présenter une observation. Voler des renseignements de M. Sénécal ! mais M. Sénécal n'était-il donc pas l'employé du gouvernement ? n'était-il pas obligé en sa qualité de fonctionnaire, de donner tous les renseignements de nature à faire mieux apprécier la valeur de notre propriété ? Et quels autres renseignements pouvais-je lui demander sinon ceux qui avaient trait à la clientèle du chemin de fer, à ses perspectives d'avenir, aux traités qui avaient été faits, lui assurant des raccordements avec les autres réseaux de voies ferrées du Canada et des Etats-Unis, toutes choses que, comme député, j'avais droit de savoir, qu'on était tenu de me fournir. Si c'est là un vol, je n'y comprends plus rien.

Pour mieux prouver ma prétendue trahison, le premier ministre a été jusqu'à dire, dans un mouvement d'indignation, que mon propre secrétaire avait fait la correspondance qui a été échangée de mon côté avec mes amis. Je ne le nie pas ; je nie pas ma correspondance ; bien plus, je la montre comme une preuve de mon dévouement aux intérêts publics. Veut-on me tenir responsable des exigences de ceux qui formaient ce syndicat ? Mais je ne pouvais pas faire ce que je voulais de ces capitalistes du syndicat Allan-Rivard. Je leur ai aidé, voilà tout. Je n'ai jamais cru que le premier ministre me ferait un reproche d'avoir créé ainsi de la concurrence. Le gouvernement restait toujours libre d'accepter la soumission la plus avantageuse, et pour ma part j'aurais été le premier à me réjouir si une autre offre encore plus élevée, meilleure que celle d'Allan-Rivard, avait été faite au gouvernement.

Mais le premier devoir du gouvernement était de faire en sorte que

la concurrence fut aussi forte, aussi active que possible. Voyant que je travaillais dans ce sens, au lieu de dire que je contrecarrais son action, le gouvernement aurait dû m'en remercier, puisque je m'efforçais de faire bénéficier la province autant que possible. On a trouvé, ou on a cru trouver une preuve bien convaincante de mon intérêt directe dans le syndicat Allan-Rivard, dans le fait que M. de Bellefeuille en faisait partie. Son *ater ego* en était, dit l'honorable premier ministre, M. de Bellefeuille ; oui, en était, mais moi, jamais, tout le monde sait que jamais je n'ai fait partie de ce syndicat. Je le répète à dessein afin de convaincre, s'il est possible, les plus incrédules.

L'honorable premier ministre m'a accusé, ainsi que ceux qui partagent ma manière de voir, d'avoir fait l'impossible pour décourager ceux qui font partie du syndicat, acquéreurs de la division est, et même d'avoir fait des efforts pour empêcher la compagnie du Pacifique d'acheter la partie ouest. Je ne me suis pas surpris de cette accusation ; l'honorable premier ministre n'a-t-il pas voulu me chasser de mon parti ?... mais revenons à l'accusation.

Je puis rétorquer en disant que le gouvernement a fait lui l'impossible pour décourager les capitalistes d'entrer dans le syndicat Allan-Rivard. Quand je suis arrivé à Québec, sir Narcisse Belleau et moi avons été trouver M. Renaud, et nous avons vu là une lettre de l'honorable premier ministre—le jour même qu'il signait le contrat de vente—pour le dissuader d'entrer dans le syndicat Allan-Rivard. Je n'aurais jamais parlé de ces faits, si l'on n'avait pas commencé une guerre que l'on va continuer. Supposons même que ma conduite n'aurait pas été celle que j'aurais dû tenir, cela ne fait rien à la question. J'ai cru faire mon devoir, j'ai agi franchement sans parti pris. Quant aux conséquences, je les ai prévues, elles ne m'effraient pas. Dans son désir de me causer autant de préjudice que possible, l'honorable premier ministre a été jusqu'à rappeler des conversations insignifiantes, pour s'en servir contre moi. Parce que j'ai dit que si le chemin de fer du Pacifique touchait la baie Georgienne, que cela pouvait créer à cet endroit une ville florissante, le premier ministre a ramassé cela pour étayer ses accusations contre moi. Bien que je ne me rappelle pas cette conversation en particulier, cependant je ne désavouerai pas ce qu'en rapporte le chef du cabinet, parce que j'ai toujours cru que l'ouest ferait la prospérité des pays de l'est. J'ai agi sans prétention. Et s'il y a une chose qui peut me surprendre, c'est bien le ton de persiflage, de moquerie, qu'il a pris lorsqu'il a parlé de ce qu'il appelle mes théories sur les chemins de fer ; j'ai droit d'être étonné, parce que jusqu'ici l'honorable

premier ministre et moi, avons toujours eu les mêmes idées et les mêmes opinions sur ce sujet, et je ne vois pas pourquoi il me les reprocherait aujourd'hui.

Mes idées ne sont pas changées, elles sont enracinées dans mon esprit parce qu'elles sont le fruit d'une longue étude de la question. Quant à me faire chasser des rangs de mon parti, je me crois aussi autorisé à décliner l'offre de la feuille de route que l'on me tend que qui ce soit dans cette Chambre. Je suis aussi enraciné dans mon parti que l'honorable premier ministre lui-même et malgré tout le respect que je lui porte, je ne lui reconnais pas le droit de me chasser de ce côté-ci de la Chambre (l'orateur désigne la droite).

Il me reste plus qu'à traiter certains détails de la question elle-même, mais si on me le permet, je réserverai les observations que j'ai à présenter pour une autre occasion.

M. Charlebois—*député de Laprairie*.—M. le président, je crois de mon devoir de donner publiquement les motifs qui m'ont engagé à appuyer l'amendement de l'honorable député d'Hochelaga. On a reproché à l'honorable représentant d'Hochelaga d'avoir voulu discuter le contrat dans le temps. J'avais compris que puisqu'on avait distribué certains documents relatifs à la vente de la division est, on ne devait pas faire de reproche aux députés qui s'autoriseraient de cela pour entamer la discussion.

Après avoir étudié ces documents, après avoir donné toute mon attention à cette importante question, je regrette de le dire, j'en suis venu à la conclusion que la transaction faite était mauvaise. On a imputé de mauvais motifs à mon honorable ami le député d'Hochelaga. J'espère que l'on ne m'en fera pas autant.

C'est avec un regret profond que je me vois forcé de me détacher de mes amis, et d'abandonner mon chef, mais le devoir m'oblige.

Ma principale objection au contrat qui nous est soumis, c'est que le gouvernement ne s'est pas réservé, comme il aurait dû le faire, le privilège de bailleur de fonds. L'honorable premier ministre nous a dit que le gouvernement n'avait jamais eu l'intention de se dépouiller de ce privilège. Alors je prétends que si le gouvernement conserve son privilège de bailleurs de fonds, il met le syndicat dans l'impossibilité de placer ses débentures. Si on prétend le contraire, surtout si on me le prouve, alors je dis que nous n'obtenons pas pour la valeur de notre chemin de fer. L'article 3 de l'annexe n'est pas rédigé dans des termes clairs. Sur ce point l'honorable premier ministre nous a dit que cette obscurité ou si on l'aime mieux, ce manque de clarté dépendait d'une faute d'im-

pression qui sera rectifiée. Il y a un autre point qui m'engage à prendre l'attitude que je motive en ce moment.

L'article 18 de l'annexe, c'est-à-dire de la loi qui sera la charte de la compagnie, dit que " les troisième et quatrième paragraphes de la section vingt-deux de " l'Acte refondu des chemins de fer de Québec, 1880," seront subordonnés aux dispositions suivantes, savoir : que si avant l'achèvement du paiement pour le prix d'achat du dit chemin de fer, ou pour les constructions comprises dans le dit contrat, un transfert paraissait avoir été fait de quelque action ou part dans la compagnie, ou si la transmission de quelque action est effectuée en vertu des dispositions du dit paragraphe quatre, à une autre personne, qu'elle soit ou non actionnaire de la compagnie, et si le conseil juge qu'il n'est pas à propos que la personne à laquelle ce transfert sera fait ou cette transmission effectuée, soit acceptée comme porteur de ces actions transférées, les directeurs pourront par résolution opposer leur veto à ce transfert ou à cette transmission ; et après cela, et jusqu'après l'achèvement du dit paiement pour le prix d'achat du dit chemin de fer, et pour les constructions comprises dans le dit contrat, cette personne ne sera pas reconnue comme porteur de telles actions ainsi transférées dans la compagnie ; et l'actionnaire primitif ou sa succession, selon le cas, resteront assujétis à toutes les obligations d'un actionnaire de la compagnie, et auront tous les droits conférés à un actionnaire en vertu du présent acte, mais si le transfert de telles actions a été opéré du consentement du conseil de direction, alors toute responsabilité de l'actionnaire primitif cessera. Mais toute société possédant des actions libérées de la compagnie, pourra transférer ces actions en tout ou en partie, à tout membre de cette société ayant déjà un intérêt comme tel dans ces actions, sans être assujétie à tel veto. Et au cas où tel veto sera exercé, il sera pris note du transfert ou de la transmission ainsi empêchée afin qu'il soit inscrit dans les livres de la compagnie après l'achèvement du paiement pour le prix d'achat du chemin de fer et des travaux comme susdit ; mais jusqu'à tel achèvement, le transfert ou la transmission ainsi empêchée ne confèrera aucun droit, et n'aura aucun effet quelconque en ce qui concerne la compagnie."

Je crois que le gouvernement devrait se réserver le privilège de contrôler le transfert du stock. Advenant des cas exceptionnels où les actionnaires actuels trouveraient bon de se retirer de la compagnie, avant que la créance de la province fût soldée, il pourrait se faire que ces actionnaires donneront leur stock à des personnes insolvables. Alors où irait la province pour se faire payer ? Cet article aurait dû être

rédigé de manière à donner le droit de contrôle au gouvernement jusqu'à ce que chaque actionnaire eût versé le montant de sa souscription ou que le prix de vente du chemin eût été entièrement payé.

Je suis aussi d'opinion qu'il vaudrait mieux ajourner la vente d'ici à un an. Pendant ce laps de temps, le gouvernement pourrait régler les réclamations pendantes qui s'élèvent à un fort montant. Il serait plus sage, dans mon opinion, que ce soit réglé avant de vendre, autrement cela pourra causer des embarras considérables. Il est bon de se rappeler que l'un des entrepreneurs qui réclame une très-forte somme est aussi un actionnaire dans la compagnie qui est acquéreur. Des complications peuvent surgir qui pourraient causer de nombreuses difficultés au cabinet.

M. le président, mes honorables amis de la droite comprennent, j'en suis convaincu, que je remplis un pénible devoir en ce moment. En effet il est bien pénible pour moi de combattre un gouvernement qui possède ma confiance sur tout le reste. C'est un grand sacrifice que je fais au devoir, en combattant mon chef. J'ai même reçu des reproches de certains de mes amis. Ce qui me console et me prouve que je n'avais pas tout-à-fait tort, c'est que quelques-unes de mes objections ont été reconnues comme bonnes et valables. J'ai été heureux de voir que le gouvernement a bien voulu consentir à faire les rectifications requises. Avant de prendre une détermination sur ce que je devais faire, j'ai pris le soin de consulter un jurisconsulte éminent qui aurait pu m'éclairer sur certains points de loi, et je dois dire que je n'ai pas reçu une réponse satisfaisante.

J'ai cru de mon devoir de donner ces explications et je remercie la Chambre de la bienveillante attention qu'elle m'a accordée.

L'honorable M. **Joly**—*député de Lotbinière*.—Mon intention, M. le président, n'est pas de discuter la politique générale du gouvernement à l'occasion de cette résolution, mais je ne puis m'empêcher de répondre à quelques-unes des remarques de l'honorable premier ministre.

La Chambre a dû être, comme moi, frappée du ton extraordinaire dont s'est servi le chef du cabinet. Il est singulier de voir l'honorable premier ministre ne pas encourager ses amis à s'élever au-dessus de l'esprit de parti, après avoir fait dire à Son Honneur le lieutenant gouverneur, à l'ouverture de la session, les remarquables paroles suivantes: "J'ose espérer qu'en s'occupant de cette grave matière, la Législature la considérera comme une de ces questions nationales, intéressant toute notre province, et s'élevant au-dessus des considérations ordinaires de la politique." Il est comique de voir l'honorable premier ministre

tenir cette conduite lorsque l'on se rappelle qu'il nous conjurait de considérer cette question de la vente du chemin de fer comme une de ces questions nationales intéressant toute notre province et s'élevant au-dessus des considérations ordinaires de la politique. Au lieu d'accueillir les remarques bienveillantes de ces amis avec cette considération à laquelle ils ont droit, le chef du cabinet les a traités avec colère et arrogance. L'honorable premier ministre a-t-il traité le représentant d'Hochelaga comme un homme libre et indépendant? Non, M. le président, à l'entendre on aurait été tenté de croire que l'honorable député d'Hochelaga n'était qu'un esclave qui tentait de rompre sa chaîne.

Je ne puis pénétrer le mystère mais il me semble qu'avec une majorité comme celle que le premier ministre commande, quelques députés peuvent bien se permettre un moment d'indépendance. Je ne dis pas ces choses dans le but de défendre l'honorable député d'Hochelaga. Je constate simplement la position extraordinaire que prend l'honorable premier ministre. En jetant un coup d'œil, sur le parti conservateur, après une victoire sans précédent, pourquoi voit-on les chefs toujours considérés des conservateurs, s'unir pour combattre la politique ministérielle? C'est parce que, ils voient, comme l'opposition, dans ce marché quel que chose de fatal.

L'honorable député d'Hochelaga a reproché au gouvernement de ne pas garder la première hypothèque sur la propriété qu'il vend, et l'honorable premier ministre a été obligé d'admettre que le reproche était fondé. Voilà que nous vendons une propriété et nous ne prenons pas le soin de nous faire payer. Le premier ministre, dans quel but, je l'ignore, ne prend pas l'hypothèque de bailleur de fonds. Nous en avons l'admission faite par lui-même. L'opposition dont le rôle se borne à scruter les actes du gouvernement, et à découvrir les erreurs et les négligences qu'il a pu commettre, se sent bien rétribuée maintenant.

M. le **Premier ministre.**—Pas dans le contrat...

L'honorable M. **Joly**—*député de Lotbinière.*—L'honorable premier ministre a trouvé ridicules les remarques faites dans une autre Chambre. Il me semble qu'avant de les ridiculiser, il aurait dû s'appliquer à prouver le contraire. Le chef du gouvernement a dit: qu'on me fasse une meilleure offre, et je mettrai toute mon influence. Il est assez comique d'entendre le premier ministre faire cette bravade, car ce n'est rien autre chose. A quoi bon chercher à en imposer. Dans les documents qu'il nous a fait distribuer, il y a trois propositions meilleures que celle qui a été acceptée. Je l'ai déjà dit mais je le répèterai, sans toute

ois entrer dans les détails de ces soumissions. En prenant l'offre de McGreevy, Ouimet, Desjardins, nous aurions eu en moyenne un revenu annuel de \$442,000. En acceptant celle du syndicat Allan et Rivard, nous aurions reçu \$462,000 par année. M. Hall nous offrait \$472,000 au lieu des \$400,000 que nous recevons par les transactions du gouvernement. Est-ce que \$472,000 ou \$462,000, n'est pas une somme plus élevée que \$400,000? Dans les cas que je viens de mentionner, le capital était plus élevé, plus considérable que celui que nous allons retirer, Il n'est donc pas difficile de dire que le gouvernement a pris l'offre la plus mauvaise, outre qu'elle soit inférieure aux autres sous le rapport du capital ou du revenu annuel, c'est cette offre qui donne le moins de garanties.

Il est bien connu que nous avons trois offres meilleures à celle que l'honorable premier ministre impose à la Chambre. Je n'ai pas vu l'offre de la compagnie du Pacifique pour tout le chemin de fer. Je suis certain que tous nous aurions aimé à voir cette soumission, que le gouvernement a pris bien soin d'écarter des regards de la députation. Pourquoi, si comme nous l'a dit le chef du cabinet, dans son discours, lors de l'ouverture de ce grand débat, l'offre de cette compagnie n'était pas avantageuse, pourquoi, dis-je, ne nous a-t-il pas permis d'en juger par nous-même, en nous la faisant connaître avec les autres? Son refus, nous l'aurions approuvé s'il y avait lieu de le faire.

Les journaux du gouvernement se sont moqués de la prétention que la vente était illégale. Mais voici qu'il aura bientôt une assemblée générale spéciale des actionnaires, pour quoi faire, M. le président, pour confirmer, pour valider l'acte de vente de la Législature. On annonce la prochaine arrivée du duc de Manchester qui va traverser l'océan pour assister à cette assemblée. Car, qu'on le remarque bien, la sanction que Son Honneur le lieutenant gouverneur a donnée au projet de loi ne rend pas la transaction légale. Il faut toujours l'approbation des actionnaires. C'est-à-dire que la Législature de la province de Québec se trouve, par la faute du gouvernement, à la merci des volontés d'une simple assemblée d'actionnaires d'une compagnie à fonds social. Et on appellera cela travailler pour relever la dignité, le prestige de notre Législature.

L'honorable premier ministre, pour faire mieux accepter sa politique inacceptable, a divisé la pilule en deux, afin de la faire avaler plus facilement. Il s'est dit qu'une fois la partie ouest vendue, je ferai un appel chaleureux à mes fidèles partisans en plaidant le fait accompli. La division ouest est vendue, à quoi bon ne garder que la moitié du chemin.

Cette division en deux faisait l'affaire des meneurs, mais le gouvernement ne devait pas couper ainsi le chemin en deux tronçons.

On nous a accusés de soulever le peuple par des appels violents. Bien au contraire, nous n'avons fait qu'appel à la résistance constitutionnelle, nous n'avons demandé à la population que de protester légalement contre la politique inique du cabinet. Je remercie la population de Québec du calme qu'elle a montré dans tout le cours de cette crise dans laquelle se débattaient ses intérêts les plus directs. Je suis heureux de pouvoir dire que tout s'est passé d'une manière convenable et digne, j'avoue que j'aurais à peine espéré autant de respect pour l'ordre, dans une circonstance aussi difficile.

Le sentiment public est bien connu sur la politique du gouvernement. A ces manifestations de l'opinion publique on a apposé un sourire de dédain, et l'on nous a dit, le peuple de toute la province a été consulté sur la question de vendre le chemin de fer, et voyez où est la majorité? . . . Lorsque la dernière campagne électorale a été ouverte par l'honorable premier ministre, il a prononcé un discours dans lequel il a exposé la politique de son cabinet. Ce discours, qui a été conservé grâce aux soies de M. Desjardins, et que nous trouvons à la fin du volume des Débats de la session de 1881, contient une déclaration à l'effet que le chemin de fer ne serait pas vendu moins de huit millions de piastres, mais il n'était nullement question de la diviser comme on l'a fait depuis.

L'honorable premier ministre paraît croire avoir un prestige universel. Il en a un très-grand; je l'avoue, tout ce que je regrette c'est qu'il ne s'en serve pas davantage pour faire le bien de la province. Toutefois cette confiance en lui-même reçoit parfois de rudes blessures. Hier a eu lieu l'élection du maire de Québec. Ce qui s'est passé à cette occasion n'a pas dû être tout à fait du goût de mon honorable ami, car il a vu M. Vallée venir tout exprès d'Ottawa pour faire quoi? . . . pour appuyer la proposition nommant M. Langelier premier magistrat de la capitale. Le premier ministre va-t-il lui aussi l'ostraciser comme il a fait, pour l'honorable député d'Hochelaga.

L'honorable chef du cabinet a parlé des garanties de paiement du prix de vente. J'espère que les acheteurs ne pajeront pas tout le plein montant de suite, car le premier ministre ayant dit que tout le monde lui demande ces quatre millions, nous courons grand risque de ne pas même les voir s'ils lui sont payés à bref délai. Cependant, l'opposition, elle, déclare qu'elle ne demandera pas un sou de ces quatre millions. Bien loin de le demander, nous nous opposerons de toutes nos forces à l'addition d'un seul denier à nos dépenses. Avec cet argent, nous bâti-

rons le chemin de fer du lac St-Jean et les autres voies ferrées qui méritent une dotation du trésor public, a laissé entendre l'honorable premier ministre. Au risque de nous faire passer pour des rétrogrades, nous, de l'opposition, nous combattons pour que le prix soit intégralement affecté à payer une partie de notre dette publique.

L'honorable premier ministre a semblé dire dans un de ses nombreux discours qu'il ne voyait pas le côté pratique—car il est devenu pratique depuis qu'il manie des millions—de la discussion qui se fait. A quoi bon, à quoi sert-il d'empêcher que la vente de la division est soit votée immédiatement, a-t-il semblé dire. C'est là la doctrine du plus fort. Mon honorable ami qui se fie à la fidélité de sa majorité, ne devrait pas faire ainsi appel au droit douteux du plus fort. Je laisse à la Chambre d'apprécier ce langage.

Il y a une autre fait sur lequel je désire attirer l'attention de la Chambre. Si au moins en vendant nous avions la satisfaction de dire que tout est fini, que nous pouvons nous laver les mains, que nous sommes quittes de cette entreprise, cause de tant d'inquiétudes pour le budget. Malheureusement nous ne pouvons pas dire cela. Si, plus tard comme il est facile de le prévoir, il y a des réclamations auxquelles le trésor sera appelé à faire face, le gouvernement dira qui ce n'est pas de sa faute et passera outre en faisant une trouée dans notre crédit public, car je ne suppose pas que la caisse du trésorier sera plus remplie alors qu'elle ne l'est à présent. Nous ne devons donc pas fermer les yeux. Le gouvernement s'est obligé de faire certains travaux moyennant la somme de \$240,000 que lui paiera la compagnie du Pacifique. Le syndicat qui achète la partie est se substitue au gouvernement et s'engage à faire ces travaux, recevant pour cela le montant que le gouvernement devait toucher. Mais la province n'est pas tenue quitte pour cela. La compagnie du Pacifique s'en prendra au gouvernement si les travaux ne sont pas faits en temps et lieu. Ces travaux sont très-importants, ils consistent, entre autres choses, à prolonger la voie ferrée jusque dans l'intérieur de Montréal. J'ai dit au gouvernement : au moins débarrassons-nous de cette responsabilité. Il ne l'a pas voulu et la Chambre l'a approuvé.

On a fait allusion à la valeur du marché qui nous est soumis, j'ai comparé les offres qui ont été faites et je crois avoir démontré que le gouvernement avait accepté la plus mauvaise de toutes celles qui lui ont été adressées. Mais il y a une autre manière de prouver que la transaction n'est pas recommandable. Le chemin a coûté \$12,600,000 c'est là le chiffre officiel. L'intérêt payé jusqu'ici s'élève à deux millions. De plus il y a les réclamations non réglées, soit plus de trois millions.

Quand je dis que huit millions n'est que la moitié de ce que nous coûte la voie ferrée, j'ai, comme on le voit, raison de le dire. Il est clair que la division est, vendue quatre millions, n'est pas vendue pour sa valeur.

A propos du privilège de bailleur de fonds, je vois que la compagnie aura le pouvoir d'émettre des débetures au montant de \$25,000 par mille et de donner à l'acheteur la première hypothèque sur la voie ferrée. Comme de raison, nous devons nous en rapporter à la parole du premier ministre qui nous a dit que le privilège de bailleur de fonds était réservé et garanti au gouvernement. Nous savons maintenant que ces débetures ne porteront pas première hypothèque. Si la compagnie parvient à placer ces \$25,000 de débetures par mille tout en n'offrant qu'une deuxième hypothèque, je prétends que nous avons là une preuve manifeste du caractère ruineux de cette transaction. Je ne dis pas que l'on obtiendra ces \$25,000 par mille car il est rare que l'on puisse obtenir la valeur d'une propriété, cependant que l'on ne prélève qu'une partie du montant que représente cette émission de débetures, et le résultat sera magnifique, comme je vais le prouver à l'instant même.

Il y a 209 milles de voie ferrée, y compris les embranchements. Mettons \$25,000 par mille, cela donne \$5,225,000. Voilà des acheteurs qui disent : vous allez vendre pour quatre millions votre chemin de fer et vous allez en même temps nous permettre d'emprunter plus de cinq millions de piastres sur la seule garantie de cette propriété. Et encore sera-ce la première hypothèque que l'on donnera ? Mais point du tout. Ce sera la deuxième. Vraiment, M. le président, il m'a été rarement donné de voir une transaction de ce genre. Cela prêterait à rire si les intérêts les plus considérables de la province n'étaient pas en jeu. On vend une propriété quatre millions et les acquéreurs croient pouvoir emprunter un million de plus qu'ils paient, que le prix d'achat. Je le demande en toute sincérité à la Chambre, n'est-ce pas là une preuve que nous avons raison de dire que le gouvernement aurait pu obtenir plus que quatre millions.

Je comprends que la Chambre est fatiguée et que de plus elle est maintenant familière avec cette question. Je me dispenserai donc d'entrer dans de plus grands développements. Il y a encore certains points que je veux toucher rapidement.

Comme je viens de le signaler à la Chambre il y a une contradiction énorme, inexplicable entre le prix de vente et l'hypothèque que le syndicat demande l'autorisation de créer par l'émission de débetures. Le gouvernement n'a pas encore réussi à nous expliquer ce phénomène commercial. Le pourra-t-il sans avouer qu'il vend trop bon marché, je ne le crois pas.

L'honorable premier ministre a fait allusion aux relations du gouvernement avec la corporation de Québec. Ces relations ont toujours été fort délicates. J'avoue que je serai heureux de voir les réclamations de Québec réglées d'une manière définitive et satisfaisante.

L'honorable premier ministre a fait allusion aussi à l'arbitrage qui a été fait au sujet du terrain du palais. Les arbitres avaient été nommés par l'honorable M. de Boucherville, alors premier ministre. Pendant que j'occupais ce poste, les arbitres firent leur besogne, et le gouvernement fut condamné à payer une piastre du pied pour le terrain, soit en tout \$143,000. Je me suis permis d'offrir au maire de déduire cette somme sur le montant de la souscription de Québec, ce qui ne fut pas fait et voici la raison : L'opinion du procureur général et de l'avocat de la corporation disait que Québec avait souscrit en débentures et qu'il n'était pas obligé de donner autre chose. L'honorable premier ministre a dit que Québec n'avait pas le titre de propriété. Alors je me demande pourquoi le cabinet de Boucherville a-t-il nommé des arbitres pour régler cette affaire.

L'honorable premier ministre a parlé du personnel du syndicat. Il a mentionné les noms d'hommes éminents et distingués dans le monde des affaires qui en font partie. Mais ce qu'il ne nous a pas dit c'est qu'il y a cinq ou six semaines on allait de porte en porte, mendier des souscriptions en faveur de ce syndicat. Et l'honorable chef du cabinet sait plus que personne qu'il a donné *beaucoup d'explications* . . .

M. le **Premier ministre**.—Et mon honorable ami sait bien que des hommes d'affaires, avant d'engager leurs capitaux aiment à se renseigner sur le compte de l'entreprise dans laquelle on les invite d'entrer. Ces hommes d'affaires qui ne connaissent pas les détails du contrat ont dû se renseigner. Il ne s'en suit pas de là que ce soient des imbéciles, ou qu'ils aient été alléchés par des promesses de places, ou qu'il ait fallu avoir recours à l'intervention de personnages haut placés pour réussir à les faire entrer dans le syndicat, comme cela s'est dit dans certains certains cercles où l'on prétend avoir la science infuse.

L'honorable M. **Joly**.—N'est-il pas vrai que le gouvernement a eu toutes les peines du monde à faire entrer les principaux membres qui représentent dans le syndicat, ce que j'appelle les intérêts de Québec ? . .

M. le **Premier ministre**.—Non, le gouvernement n'a pas quêlé, n'a pas mendié des souscriptions. Quelques-uns se sont donné beaucoup de trouble, beaucoup de peines, mais ce n'est pas le gouvernement. On s'est donné beaucoup de peines de l'autre côté de la Chambre pour empêcher les capitalistes de faire partie du syndicat.

L'honorable M. **Joly**.—Il est un fait incontestable, c'est que le gouvernement n'a pas voulu accepter ou même considérer les offres des autres syndicats, avant d'avoir une liste complète des noms de ceux qui en faisaient partie, tandis que pour le syndicat Sénécal, on a agi avec la plus grande indulgence sous ce rapport, indulgence tellement grande, que longtemps après la signature du contrat, on ne connaissait pas encore les futurs actionnaires.

M. le **Premier ministre**.—Mais que l'honorable chef de l'opposition lise donc la correspondance officielle que le gouvernement a fait distribuer aux membres, et il y verra tout le contraire de ce qu'il vient de dire.

L'honorable M. **Joly**.—Comment se fait-il donc qu'il y a quelques jours la souscription au capital-actions n'était pas faite par les membres du syndicat qui représentent Québec.

M. le **Premier ministre**.—Qui vous a si bien renseigné sur les intentions des membres du syndicat ?

L'honorable M. **Joly**.—Mais c'est M. le premier ministre lui-même, qui nous a dit que M. Ross n'avait signé le livre de souscriptions que ces jours-ci.

M. le **Premier ministre**.—Il y a plus d'un mois que M. Ross me disait à moi-même qu'il ferait partie du syndicat.

L'honorable M. **Joly**.—Cependant ce n'est qu'hier qu'il a signé.

M. le **Premier ministre**.—Pour une bonne raison, c'est que ce n'est qu'hier que le livre de souscriptions est arrivé de Montréal.

L'honorable M. **Joly**.—Il n'en reste pas moins acquis que le gouvernement n'a pas exigé les noms des membres de ce syndicat, comme il l'a fait pour les autres, à l'égard desquels il s'est montré si sévère sous ce rapport.

L'honorable premier ministre a dit que des membres de cette Chambre s'étaient efforcés d'empêcher des capitalistes de souscrire de devenir membres du syndicat. Cette accusation n'a pas sa raison d'être, car je ne connais personne qui s'en soit rendu coupable. Je dirai cependant qu'il paraît assez probable que des capitalistes aient cédé aux instances qui ont été faites auprès d'eux, et cela dans le but d'avoir de l'aide pour une certaine entreprise dans laquelle ils sont intéressés.

M. le **Premier ministre**.—Je déclare que cette assertion est mensongère du tout au tout. On n'oserait pas la répéter devant M. Ross à l'adresse duquel elle est faite.

L'honorable M. Joly. — L'avenir en décidera. Je ne fatiguerai pas la Chambre par de longs développements, qu'il me suffise de répéter que le syndicat n'était pas organisé sérieusement pour exploiter le chemin lorsque le gouvernement, passant par dessus les scrupules qu'il a laissés voir dans d'autres cas, est entré en convention avec lui. C'est seulement depuis hier que le syndicat est régulièrement formé et que l'honorable premier ministre a pu dire qu'un tel et un tel en font partie, car ce n'est que tout dernièrement que les instances réitérées, les nombreuses démarches que l'on a faites, ont abouti. . .

M. le **Premier ministre.** — Je nie formellement la vérité des paroles qui viennent de tomber de la bouche de l'honorable chef de l'opposition. Le gouvernement n'a prié, ni sollicité personne, d'autant plus qu'il y a longtemps que la souscription du capital aurait été complétée, si on avait voulu accepter des souscriptions qui sont venues d'ailleurs que Québec. Encore une fois, le gouvernement n'a prié personne.

L'honorable M. Joly. — Une simple question de courtoisie m'empêche de répondre, par la production de faits, à cette affirmation. Au reste, ce que je dis est bien connu du public de Québec.

M. Carbray — *député de Québec ouest.* — M. le président, comme le représentant d'une division électorale aussi importante que l'est Québec ouest, et dont la population est si profondément intéressée dans la vente de la voie ferrée, je désire exprimer mon opinion sur ce sujet. Je n'ai pas été présent aux séances dans le cours desquelles on a discuté la vente de la division ouest, mais je comprends que la vente d'une partie du chemin de fer entraîne celle de l'autre.

Je crois qu'il est généralement admis par les honorables députés des deux côtés de la Chambre que la voie ferrée doit être vendue, et l'ancien trésorier de la province, l'honorable député de Sherbrooke, a été même jusqu'à dire que nous devons nous en débarrasser à tout prix. Si nous ne la vendons pas à présent, l'état du trésor ira toujours en s'aggravant jusqu'à ce que nous ayons atteint la banqueroute. On a dit que le chemin, ou au moins cette division, devrait être affermé. Je suis l'adversaire de tout projet d'affermage pour des raisons bien connues. J'ai parlé de la nécessité de vendre au point de vue du trésor, je parlerai maintenant de l'opportunité de la vente.

Le temps est opportun pour faire cette transaction. J'ai toujours désiré, et je crois que c'est le vœu du peuple de cette province, que notre chemin de fer provincial soit l'un des chaînons de la ligne du Pacifique du Canada. Il est universellement admis que la compagnie

du Pacifique avait l'intention de faire de Montréal le point sur lequel elle déverserait l'immense trafic que transportera sa voie ferrée. Si en vendant la partie ouest le gouvernement a empêché le syndicat d'établir une ligne rivale d'Ottawa à Montréal, alors l'occasion, je crois, était des plus favorables. Il était aussi opportun de vendre, parce qu'en disposant du chemin maintenant, le gouvernement s'est mis en position de prendre des arrangements pour le parachèvement des travaux de la voie, sans charger la province d'aucune nouvelle dette et sans qu'un sous sorte de la caisse provinciale.

La question qu'il convient de se poser ensuite est celle-ci : Quelles sont les mesures que le gouvernement aurait dû prendre pour vendre le chemin ? On a dit que le gouvernement aurait dû solliciter la concurrence publique, comme il est fait dans les cas ordinaires. D'un autre côté nous avons l'opinion d'un ingénieur très-éminent, Walter Shanly, qui dit qu'il y a peu d'hommes ou de compagnies qui sont en état de prendre à leur charge une telle responsabilité et que conséquemment il était préférable de ne pas solliciter la concurrence publique. Mais nous avons mieux que cette opinion encore, nous avons l'exemple de ce qui s'est fait à propos du contrat pour la construction du chemin de fer du Pacifique. On a voulu suivre le mode que les adversaires du gouvernement préconisent et qu'est-il arrivé ? c'est que l'on a été, mendiant de porte en porte, en Angleterre et en Amérique, sans aucun résultat pratique.

Sir John Macdonald prit un autre moyen de régler la question. Il entra en négociations avec des capitalistes qu'il supposait en état, s'ils étaient convaincus que l'entreprise était bonne, de réunir le capital nécessaire, de trouver en un mot les ressources que requerraient des travaux aussi considérables ; il s'entendit avec eux et finalement il réussit à former le syndicat du Pacifique, en associant de grands capitalistes décidés à unir leurs efforts dans un but commun. Je sais que les adversaires prétendirent que ce ne fut qu'une ruineuse transaction. Cependant ne voyons-nous pas avec quelle rapidité le vaste territoire du grand ouest se développe, se colonise, et tout nous fait présager que nous allons voir ici la répétition du merveilleux développement qui s'est produit dans les grands Etats de la république américaine. C'est de cette manière que le parti conservateur d'Ottawa a ruiné le pays. Je ne puis que condamner ces cris, et je crois que des résultats aussi favorables découleront de la présente vente. C'est avec regret que j'ai appris que la compagnie du Pacifique n'avait pas acheté toute notre voie ferrée.

Je dirai pour l'avantage de quelques personnes en dehors de cette Chambre, qui ont pris sur elles de déclarer que je ne pourrais voter comme je l'entendrais, mais que je serais obligé de suivre les ordres que l'on me donnerait, je dirai que ces nouvelles sont absolument fausses. Quand je suis arrivé d'Angleterre, et que j'ai constaté que le chemin devait être divisé en deux parties, j'en ai éprouvé un profond regret, et rencontrant sur la rue l'honorable M. McGreevy—la seule entrevue que j'aie eue avec lui depuis mon retour—je lui en ai exprimé toute ma dissatisfaction, et je lui ai dit que je ne pouvais pas décider ce que je ferais en Chambre avant d'avoir étudié la question avec plus de soin. Peu après mon arrivée d'Angleterre, une assemblée fut convoquée dans ma division. L'on me conseilla de ne pas assister à cette assemblée, pour la bonne raison que c'était un piège que l'on me tendait. Cette première tentative échoua complètement, et je ne me rappelle pas qu'une seconde ait été faite subséquemment. Il fut annoncé dans la presse, à grand renfort de réclame qu'un dimanche après-midi, une grande assemblée des électeurs de Québec ouest serait tenue. Bien que ce jour là, la population n'ait rien autre chose à faire, ce fut encore un coup raté. On me conseilla de nouveau de ne pas assister à cette réunion, mais comme mon absence pouvait être interprétée comme un manque de respect à mes commettants, je m'y suis rendu. J'ai été surpris à la vue des éléments qui composaient l'assemblée, et des personnes qui étaient là pour dénoncer la politique ministérielle. J'ai déclaré à cette réunion qu'étant arrivé récemment d'Europe, je n'étais pas suffisamment bien renseigné, mais que j'étudierais, que je tâcherais de me mettre en position de donner une décision éclairée. Depuis, j'ai étudié la question, et j'en suis venu à la conclusion, après avoir écouté les débats dans la Chambre, que le gouvernement a bien mérité pour ce qu'il a fait relativement à ce sujet. L'honorable premier ministre a déclaré qu'il a fait tout ce qui était en son pouvoir pour engager la compagnie du Pacifique à acheter toute la voie, et je crois honnêtement et loyalement dans la parole du premier ministre. A l'appui de cette déclaration ministérielle, nous avons aussi la preuve qu'elle est conforme à la vérité. Je suis convaincu que le gouvernement a fait dans les circonstances ce qu'il y avait de mieux en vendant la division est à cette compagnie.

Quant à ce qui regarde la division est, on a crié bien haut et bien fort que le gouvernement n'avait pas accepté la meilleure offre qui lui avait été faite ; qu'il a fait tout en son pouvoir pour embarrasser ceux qui avaient intention de soumissionner, et cela dans le but de favoriser tout spécialement certains groupes de ses amis. Des comparaisons ont été

faites entre les diverses offres reçues et le contrat que nous discutons. Je suis chagrin que l'honorable député de Montréal centre ne soit pas présent, puisque je dois faire allusion à son discours. J'avoue que je n'ai jamais vu une compilation de chiffres aussi fantaisiste que celle que nous a mise sous les yeux cet honorable député. Je ne prétends pas être le plus grand mathématicien du monde, mais j'ai la prétention de connaître quelque chose en fait de chiffres. L'honorable député de Québec est n'a que trop, lui aussi, suivi le sentier battu par l'honorable député de Montréal centre.

On a beaucoup reproché au gouvernement de ne pas avoir accepté l'excellente offre faite par le syndicat Allan et Rivard, mais on oublie donc que ce n'était pas une offre d'achat, mais simplement une offre pour louer avec privilège d'acheter.

L'honorable M. **Beaubien**—*député d'Hochelaga*.—Il en est ainsi avec ces transactions.

M. **Carbray**—*député de Québec ouest*.—Je demande pardon à mon honorable ami. Le contrat qui est devant la Chambre constate une transaction complète, tandis que l'autre syndicat voulait que tous les privilèges fussent de son côté. Toutes les compilations de chiffres qui ont été mises devant la Chambre du côté de l'opposition ne valent rien, et je suis surpris qu'elles aient captivé si longtemps son attention. L'offre faite par la compagnie de la rive nord est la seule que le gouvernement ait reçue. J'ai dit que je me serais opposé formellement à l'affirmage de tout ou de partie du chemin, à n'importe quel syndicat, quelque honorable qu'il fut, ou quelle que fut la somme de garanties qu'il aurait pu offrir, et si une telle proposition avait été faite, quelque fort que soit mon désir d'être loyal et fidèle à mon parti, je me serais cru obligé de voter contre. Je donne les raisons qui m'engagent à prendre cette attitude.

Il y aurait toujours eu un immense danger pour la Chambre d'affirmer le chemin de fer, quel que fut le locataire ou le fermier. Il a été dit qu'il y a beaucoup à craindre du désir qu'auraient ceux qui loueraient le chemin de faire autant d'argent que possible par l'exploitation de ce qu'ils auraient loué, et il n'y a pas de doute qu'une compagnie, quelle qu'elle soit, affermant la voie ferrée, se serait efforcée de faire le plus de bénéfice possible pendant la durée du bail, en laissant même la propriété s'en aller en ruine, et après cela le gouvernement se serait vu dans la nécessité de puiser dans le trésor public les sommes nécessaires pour remettre la voie dans son état primitif, c'est-à-dire en bon état. Je crois que le gouvernement ne pourrait pas faire observer les conditions conte-

nues dans l'offre du syndicat rival. De plus, un ingénieur peut être sans reproche et ne peut pas l'être aussi, et dans cette incertitude le pays n'a pas le droit de courir le risque que je signale. On s'est plaint parce que le gouvernement a divisé la voie en deux, et on a dit qu'il aurait mieux fallu la vendre en entier, à une seule compagnie, comme celle de Allan-Rivard ou toute autre association. Nous ne pouvons pas perdre de vue le fait que nous devons—comme citoyens de Montréal et de Québec—faire notre possible pour assurer à ces villes le commerce de l'ouest. On a dit en dehors de cette enceinte en termes plus formels qu'on ne l'a fait ici, que l'honorable premier ministre avait fait présent du chemin à M. Sénécal.

Dans cette salle on a fait usage d'un langage plus parlementaire, et on a dit que le gouvernement n'avait pas reçu la valeur du chemin. L'honorable ci-devant trésorier de la province a fait passer sous les yeux de la Chambre un grand nombre de chiffres pour nous démontrer que le coût du chemin de fer s'élève à quinze ou seize millions. Cette base n'est pas la bonne pour trouver la valeur que nous cherchons, car le prix coûtant n'est pas la valeur commerciale. Je suis chagrin d'avoir à dire—et tous mes honorables collègues dans cette Chambre qui ont une idée de ce que c'est que les affaires conviendront avec moi—que le coût d'une marchandise ne peut être pris comme base de sa valeur sur le marché. Il est faux que le gouvernement n'a pas reçu la valeur commerciale du chemin de fer, car il lui est donné autant qu'il pouvait espérer d'avoir. Nous n'avons que faire de sortir du pays pour trouver un exemple de la vérité de ce que je dis. La valeur réelle au point de vue du marché du chemin de fer du Grand-Tronc et les frais de premier établissement est un cas qui fait bien ressortir la justesse de mon observation. Cette voie ferrée a coûté plus qu'elle n'aurait dû coûter, mais qui dira que le chemin de fer de la rive Nord n'a pas coûté plus, lui aussi, qu'il n'aurait dû coûter. L'honorable premier ministre n'a donc pas fait cadeau de notre voie ferrée mais il l'a bel et bien vendu à un syndicat honnête, respectable et honorable.

Quelques honorables députés ont réclamé parce que le gouvernement avait, suivant eux, fait abandon de son privilège de bailleur de fonds, mais sur ce point nous avons l'assurance du premier ministre qu'il recevra toutes suggestions qui pourront lui être faites sur ce sujet.

On a fait entendre le cri : " Le chemin est vendu, nous n'avons plus de chemin de fer de la rive Nord. Nous sommes ruinés. C'est fini, Québec a perdu toute chance de jamais devenir le point terminal du chemin de fer du Pacifique. " Il est surprenant de voir ces choses dites

par ceux-là mêmes qui blâment le gouvernement de ne pas avoir obtenu plus que quatre millions pour le chemin. Il n'est pas juste ni raisonnable de dire que le gouvernement devrait recevoir plus pour un chemin qui, dit-on, est ruiné et n'est plus qu'une ligne nourricière pour Montréal. Mais je le demande, est-il bien vrai que le chemin de fer du Nord n'est qu'une ligne nourricière pour le commerce de Montréal ? Je nie formellement, entièrement cette assertion. Il est bien vrai que Montréal a su monopoliser jusqu'ici une somme considérable, la plus considérable, du commerce du St-Laurent. Des travaux d'une grande importance ont été exécutés dans le port de Montréal, travaux qui ont eu pour effet, je le reconnais, de donner beaucoup de facilités au commerce maritime. Montréal a fait beaucoup pour lui-même, aussi n'est-ce pas mon intention de ne pas reconnaître à cette ville entreprenante tout le mérite qu'elle a su gagner par son énergique persévérance. Ni ai-je l'intention de blâmer ce qu'elle a légitimement reçu des gouvernements fédéral et local. Tout cela ne doit pas faire croire que Québec ne devrait pas avoir le droit d'espérer d'accroître la valeur de son commerce, le nombre de ses transactions. Tout ce que je demande, pour notre ville c'est un champ libre et franc jeu, et je n'ai aucune crainte sur le fait de savoir si Québec obtiendra sa part du grand commerce de l'ouest. Je suis un croyant enthousiasme dans l'avenir de Québec et je suis heureux de voir que l'honorable député d'Hochelaga partage mon opinion sur ce sujet. Je suis certain que Québec sera le futur point terminal du chemin de fer du Pacifique et qu'il est destiné à être le port d'expédition du St-Laurent.

Je parle avec connaissance de cause de ce sujet, ayant été depuis nombre d'années mêlé intimement avec le commerce de Québec, Montréal et de la route du St-Laurent. Je crois que le jour où Québec offrira des facilités suffisantes pour le grand commerce d'expédition, il aura cette partie de ce commerce qui lui appartient légitimement. Pour avoir cela, il faut que nos bassins flottants soient terminés ainsi que les élévateurs, que la voie ferrée soit prolongée jusque sur les quais et que nous ayons nos raccordements avec l'ouest. Pour attirer davantage ce commerce, nous devons aussi insister pour le creusement des canaux entre Kingston et Montréal, de manière que les vapeurs des lacs pourront se rendre à Montréal et de là à Québec sans transbordement de leur cargaison. Je suis heureux de voir que le gouvernement fédéral presse le parachèvement de ces travaux. Toute l'immense influence de Québec donne dans ce sens et je vois cela avec plaisir, puisque, comme de raison, nous en profiterons. On dira peut-être que tout cela appartient

l'avenir, mais je dirai que ces choses se réaliseront dans un avenir très-proché. Nous approchons rapidement du jour où les bassins flottants seront complétés, et dans bien peu d'années nous verrons l'accomplissement de ce que je viens de signaler. Aussitôt que tous ces travaux seront faits, Québec sera le port le plus important du St-Laurent. Il m'a été donné, dans le cours de ma récente traversée de l'Atlantique, de causer avec un administrateur d'une ligne de paquebots océaniques, demeurant à Montréal, qui m'a dit : "Oui, mais quand vous aurez toutes ces choses, vous ne réussirez pas à enlever le commerce de Montréal." J'ai dit que les amis de la voie du St-Laurent avaient à soutenir la concurrence que leur faisaient les ports de mer de New-York, Philadelphie, Baltimore et Boston et que si nous voulions réussir nous devons employer tous les moyens dont ces ports rivaux faisaient usage, et que parmi ces moyens se trouvait celui-ci : Construire des vaisseaux d'un très fort tonnage, tels que ceux qui font le service de ce port.

La compagnie Allan fait construire à l'heure qu'il est un vapeur plus grand même que le *Parisian*, qui aura 7,100 tonneaux. Lorsque nous aurons une flotte aussi considérable, quelle en sera la conséquence pour le port de Québec ? Je vais l'indiquer en quelques paroles. Après la fin de juin ou de juillet, les eaux du St-Laurent ont une hauteur de 19 à 22 pieds environ, bien qu'on ait répété sans cesse depuis quelques années que le chenal serait creusé jusqu'à 25 pieds de profondeur. On ne pourra jamais réussir dans cette entreprise parce que, en certains endroits, le lit du fleuve n'est pas de sable ou de vase ou même de gravier, mais se compose de roc solide que l'on ne peut draguer. Quant à songer à miner ce roc, il ne faut pas y penser, à moins que l'on dépense une somme telle que cela rendrait la navigation impossible par suite des taux élevés qu'il faudrait imposer pour payer ces dépenses, parce que ce serait un travail beaucoup plus gigantesque que celui qu'il a fallu exécuter pour enlever l'obstruction connue sous le nom de Hell Gate, dans le port de New-York. Les citoyens de Québec s'opposent naturellement à ce que ces travaux soient faits par le gouvernement fédéral, dans le simple but de plaire à Montréal, quand le pays possède à cent quatre vingt mille plus bas sur le cours du fleuve un port naturel magnifique. Si la voie du St-Laurent veut soutenir la concurrence avec les ports américains, elle doit employer les vapeurs du plus gros tonnage possible, ce qui a pour effet de diminuer les frais de transport. Dans ce cas, il est clair, la chose est même inévitable, que ces steamers devront s'arrêter à Québec. D'où il suit que le chemin de fer de la rive Nord ne peut être qu'une simple ligne nourricière du commerce de Montréal.

Je regrette, je le répète, que la compagnie du Pacifique ne se montre pas assez sage pour acheter immédiatement cette voie ferrée.

L'honorable M. **Beaubien**—*député d'Hochelaga*.—Écoutez... écoutez...

M. **Carbray**—*député de Québec ouest*.—L'honorable député d'Hochelaga paraît éprouver une satisfaction toute particulière au sujet de mes observations. Il me fait peine d'avoir à lui enlever la cause de ce contentement. Il pourrait être dit que, puisque nous avons de si grandes espérances pour l'avenir du chemin de fer du Nord, le gouvernement aurait dû garder ce chemin sous son contrôle et en faire l'exploitation à son profit. Je prétends le contraire. Le gouvernement ne pourrait le faire valoir aussi bien qu'une compagnie privée. L'état dans lequel se trouve le trésor provincial exige que la vente ait lieu, et comme le gouvernement a pu obtenir un bon prix, il a bien fait de le vendre. Je prétends que même dans le cas où le gouvernement serait dès à présent certain d'obtenir, dans peu d'années, un demi-million, ou un million de plus que le prix de vente, il ne serait pas justifiable d'attendre, car la différence entre la dépense et la recette ne pourrait faire considérer cette opération comme avantageuse. Il n'est pas peu surprenant de voir que ceux qui ont le plus fortement combattu pour que l'administration du chemin de fer soit enlevée des mains d'un gouvernement corrompu, soient aujourd'hui en faveur que ce même gouvernement le garde : je vais m'efforcer, en très peu de mots, de signaler la cause de cette étrange conduite. Le grand épouvantail dont on s'est servi dans le cours de la dernière campagne électorale a été le nom terrible de M. Sénécald, et je ne suis pas loin de croire que la raison principale de l'opposition manifestée à la vente du chemin de fer est la crainte que l'on éprouve à la perspective que l'on n'aura plus rien à reprocher au gouvernement. Dans ce cas, je suppose que l'âge d'or est à la veille d'arriver, où on n'aura plus d'opposition. (Rires). J'aurais aimé à entrer dans d'autres développements, mais je ne puis le faire, vu l'heure avancée de la séance, et comprenant aussi que la Chambre désire prendre quelque repos.

M. **Picard**—*député de Richmond et Wolfe*.—M. le président, avant de donner mon vote sur la proposition maintenant soumise à notre considération, " la vente de la partie est de notre chemin provincial, " je demanderais à mes honorables collègues, à titre d'ancien et loyal soldat du grand parti conservateur, de bien vouloir me permettre de compléter aujourd'hui, les remarques que je m'étais proposé de faire sur la poli-

tique du gouvernement, quant à ce qui regarde la vente de notre voie ferrée provinciale.

La Chambre se rappelle sans doute, que l'autre soir, en répondant à l'honorable chef de l'opposition, qui s'était permis d'attaquer le parti conservateur, en voulant le rendre seul responsable de toute la dette publique, je profitai de cette occasion pour dire au gouvernement et à la Chambre, que je ne pouvais point consciencieusement approuver la politique du gouvernement, touchant la vente du chemin. Je pensais alors comme je pense aujourd'hui, qu'il eût été plus profitable pour la province de garder notre chemin, que de l'avoir vendu pour le prix obtenu

La position que j'ai prise sur cette importante question, était d'autant plus difficile pour moi que, pour me décider dans le sens que je l'ai fait, il fallait me séparer de mes chefs et de mes amis.

Il n'y a que le devoir de la conscience qui a déterminé ma décision.

“ Mon pays avant mes amis. ”

.....
Aujourd'hui, M. le président, d'après tout ce que j'ai vu, tout ce que j'ai lu, et tout ce que j'ai entendu dire, en dehors comme en dedans de cette Chambre, à propos de la vente de notre chemin, je suis porté à croire que cette grave question n'a pas toujours été traitée au point de vue des intérêts généraux de la province, mais qu'au contraire elle a été traitée et discutée, dans une large part, trop au point de vue d'intérêts de parti d'abord, ensuite d'intérêts sectionnels et locaux, et d'intérêts individuels et personnels, si je puis m'exprimer ainsi.

J'ai remarqué, avec beaucoup de chagrin, que la presse, cette grande puissance, et dont l'influence est si considérable partout, a joué de part et d'autre, à propos de cette question, un rôle qui n'a pas été toujours raisonnable et surtout toujours judicieux.

Si je suis obligé d'admettre que la presse adverse à la vente du chemin a beaucoup été trop loin en insinuations malicieuses contre le gouvernement et surtout contre le chef de ce gouvernement, je devrai aussi, pour être juste envers tout le monde, déclarer, que la presse favorable à la vente du chemin a été aussi elle, bien trop loin en insinuations non moins déloyales, que les premières, contre les hommes que, dans mon opinion, je considère n'être point inférieurs aux premiers, soit en caractère, en patriotisme ou autrement.

Dans tout cela, M. le président, je trouve et constate avec peine que, des deux côtés, on fait bien trop d'efforts pour déprécier, ravalier et rendre méprisables tous nos hommes d'Etat, tant ceux qui forment parti du gouvernement actuel que tous ceux qui en sort sortis

M. le président, l'honorable premier ministre, dans son grand, éloquent et habile discours qu'il a prononcé ici en Chambre lors de la discussion des résolutions pour la vente de la division ouest, et que, depuis il a fait distribuer partout dans le pays, posait la question suivante :

“ Peut-on garder le chemin sans taxer le peuple ? ”

Je me hasarderai de répondre à cette question, en disant à l'honorable premier :

Que si on doit avoir la taxe en gardant le chemin, on ne l'évitera certainement pas en le vendant. . . .

D'abord il y a une chose bien certaine, c'est que les revenus de notre chemin ne pouvaient aller qu'en augmentant d'année en année. Et, avec toutes les perspectives de bonnes circonstances qui se trouveront à favoriser bientôt notre chemin, je pense et crois qu'avant huit à dix ans le plus tard, les revenus nets de notre chemin auraient dépassé la somme de six cents mille piastres par année (\$600,000). Et, tandis qu'avec la vente actuelle du chemin, ils n'augmenteront jamais. Ils ne seront toujours que de \$380,000 par année.

J'admets bien, M. le président, que d'ici à une couple d'années les revenus nets de notre chemin, n'auraient peut-être pas été plus élevés que les intérêts que nous devons recevoir du prix de vente. Mais M. le président, du moment que le raccordement projeté avec l'Intercolonial aura été fait, je n'ai aucun doute qu'alors les recettes de notre chemin dépasseront de beaucoup les intérêts que la vente nous donne.

Avec une semblable perspective, entourée de si bonnes circonstances, — je ne crains point de dire, M. le président, que, si en gardant notre chemin, nous eussions été obligés de taxer le peuple, comme le prétend l'honorable premier, vous, gouvernement actuel, ou vos successeurs, vous ne pouvez point, seulement avec le produit de la vente, éviter de recourir à cette même taxe,

M. le président, je crains beaucoup que ce mot “taxe” n'ait été employé un peu à dessein par l'honorable premier, en vue de faire accepter plus facilement cette vente par la Chambre et surtout par le peuple.

On va même jusqu'à dire que la vente n'était point confirmée par la Chambre, il faudra probablement s'attendre à faire réduire les octrois de colonisation, d'éducation, de charité, etc., etc.

Comme vous voyez, M. le président, si les adversaires de la vente du chemin ont employé parfois de pauvres moyens, il faut avouer que le

gouvernement, lui aussi, en a employés quelquefois, qui n'étaient point plus forts ni des meilleurs.

Maintenant que mes remarques sur la politique générale du gouvernement touchant la vente du chemin, sont terminées, il ne me reste plus, M. le président, qu'à considérer ce que je dois faire par rapport à la proposition qui se trouve en ce moment entre vos mains.

Pour bien juger la présente proposition au point de vue des intérêts de la province, je sens que la tâche m'en est rendue plus difficile, parce que, à cause de la vente de la division ouest, nous n'avons plus dans son entier, cette grande, cette belle et riche propriété, pleine d'avenir pour la province, et qui par une exploitation judicieuse aurait pu lui rapporter d'abondantes moissons.

Malheureusement pour les intérêts financiers de notre province, cette belle propriété n'existe plus dans son entier, elle a été divisée, et la plus belle partie a été transportée au Pacifique canadien par la grande majorité de la Chambre, et l'acte de vente vient d'être confirmé par les deux autres branches de la Législature.

A présent, M. le président, que cette vente est confirmée par les trois branches de la Législature, je n'ai plus qu'à me soumettre au verdict prononcé par la Chambre, et d'en accepter le résultat comme un fait accompli.

Et je dirai maintenant à mes honorables collègues, et à tout le pays, que la Chambre, ayant ratifié la vente de la division ouest, que je considère être la meilleure partie de tout le chemin, je ne vois plus de raisons suffisantes et assez bonnes, pour me croire justifiable de faire de l'opposition à la vente de la division est si les acquéreurs surtout nous donnent des garanties suffisantes pour assurer le prix de la vente, ainsi que le paiement régulier des intérêts à leur échéance.

M. le président, j'aurais plusieurs autres raisons à donner pour appuyer mon vote sur la vente de la division est, mais à cette heure avancée de la nuit, je croirais abuser de la bonté de la Chambre si je prolongeais davantage mes remarques.

Je terminerai donc en disant, que si tout le chemin peut être exploité pour 65% à 70%, l'exploitation de la partie est seule devra coûter au moins de 80% à 85%.

Et voici pourquoi : c'est qu'il faudra autant de chefs de départements, de sous-chefs et commis, pour exploiter la moitié du chemin qu'il en faudrait pour exploiter tout le chemin.

Avant de reprendre mon siège, si la Chambre veut bien me le permettre, je profiterai de la présente occasion pour dire à l'honorable

premier ce que je pense de la partie de son discours intitulé : " La discipline dans le parti ".

Dans ce paragraphe on y trouve et on y lit antr'autres choses, les lignes suivantes :

" 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.

" Il y a les tireurs de ficelles, les intrigants, les envieux, les 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 ? "

Je pense, M. le président, qu'il est bien facile de donner à l'honorable premier une réponse assez correcte à cette question. " Mais d'où vient donc cette révolte ? "

En réponse, je dirai qu'elle peut-être occasionnée et suscitée par une infinité de causes diverses dont quelques unes, j'en suis sûr, ne sont point du tout justifiables.

Mais M. le président, il y a une chose dont suis bien certain, c'est que le gouvernement, dans mon humble opinion et dans l'opinion d'un grand nombre d'amis qui sont vraiment de la trempe de ces hommes auxquels fait allusion l'honorable premier dans son discours, " de ces " hommes d'actions, ardents, dévoués dans la bonne comme dans la " mauvaise fortune, " au lieu de traiter ses amis tel qu'il est convenable de le faire selon le mérite de chacun, distribue et ne prodigue ses faveurs que sur la tête d'un certain nombre d'amis, et dont quelques-uns n'ont jamais rien mérité politiquement, mais qui savent toujours arriver, soit au moyen d'affiliation quelconque, de cousinage ou autrement, au même port que tous ceux que l'on appelle vulgairement " les favoris du gouvernement " et parmi lesquels—il faut bien l'avouer,—on rencontre beaucoup d'adversaires de la veille.

Et toutes ces choses là, M. le président, se font et se pratiquent pourtant en assez haut lieu par et avec l'aide de ces intrigants et de

ces tireurs de ficelles dont nous parle l'honorable premier ministre dans son discours. Et quant à moi, je ne serais nullement surpris que l'on puisse voir apparaître dans d'autres sphères d'autres espèces d'intrigants et de tireurs de ficelles.

Voilà, M. le président, en peu de mots, ce que je crois être la principale cause du malaise qui paraît exister parmi un certain nombre d'amis et l'on s'étonnera maintenant " qu'il y ait des mécontents. "

Si jamais il se faisait un mouvement qui aurait pour effet de diviser ou d'affaiblir le parti conservateur, chose que j'espère ne jamais voir, que l'honorable premier et ses collègues aient donc le courage d'en prendre la responsabilité et ne point essayer de le faire retomber sur les " naïfs et les honnêtes gens " comme veut le faire voir l'honorable premier dans son discours.

Que l'honorable premier et ses collègues se chargent de cette responsabilité : elle appartient au gouvernement. Et comme le dit si bien De Bonald, c'est aux chefs d'essayer de découvrir l'origine du mal, et c'est encore aux chefs, dit le même auteur, qu'appartient le soin d'y remédier.

La suite de la discussion est renvoyée à demain.

La séance est levée.