

mais si on a vendu la partie Est, de Montréal à Québec, \$4,500,000, dont \$4,000,000 en argent et \$500,000 en travaux à faire, comment se fait-il que ceux qui l'avaient achetée l'ont revendue au Grand Tronc avec un bénéfice apparent d'un million de dollars.

Je demande à la Chambre de me pardonner cette digression qui m'est toute personnelle, mais enfin je suis obligé d'établir ma position devant cette Chambre et devant le pays. Je le fais aujourd'hui parce que c'est la première occasion que j'ai de le faire. Quand on dit que la partie du chemin entre Québec et Montréal a été vendue \$4,000,000 par le gouvernement et que les acheteurs l'ont revendue \$5,000,000, on oublie une chose, M. l'Orateur, c'est que, après la vente, les acheteurs avaient fait à Montréal des travaux pour plus de \$100,000; ils avaient fait des travaux sur la voie pour au-delà de \$75,000; à Québec pour changer la voie et la transporter sur la jetée qui borde la rivière Saint-Charles, ils avaient dépensé au-delà de \$250,000. On ne dit pas que la compagnie qui avait acheté le chemin a fait l'acquisition, de la ville de Québec, de 600,000 pieds de terrain qui avaient été offerts au gouvernement dont je faisais partie à raison d'une piastre le pied.

Il n'y a donc rien d'étonnant que toutes ces acquisitions et ces améliorations aient ajouté à la valeur du chemin, et que les propriétaires l'aient estimé en conséquence.

Du reste, ce bénéfice, s'il existe, n'est pas un bénéfice en argent sur le prix de revente, ce n'est que le montant des débetures émises sur le chemin; débetures dont la réalisation dépendra beaucoup de l'état du marché des valeurs de chemin de fer; débetures prévues du reste dans l'acte législatif autorisant la vente et dont le produit devait servir au parachèvement du chemin. De fait il n'y a pas eu de revente du chemin. Ceux qui contrôlent aujourd'hui ce chemin n'ont fait qu'assumer les responsabilités et la dette des premiers acquéreurs envers le gouvernement. Ils ont donné, il est vrai, leur garantie aux débetures autorisées par l'acte et en ont assuré les intérêts au moyen d'un trafic nouveau qui augmentait d'autant la valeur productive du chemin. Le préjugé a eu beau jeu pour exploiter la crédulité populaire, car l'on savait fort bien que les détenteurs de ces obligations n'iraient pas contredire la valeur fabuleuse que l'on donnait à des obligations qui se cherchaient encore des acheteurs sur le marché monétaire de l'Europe. Encore une