pressions voulues et peut-être déjouer des projets d'opposition qui souvent ne tiennent qu'à un caprice ou qu'une intervention intelligente peut faire croûter.

Je le répète, si Québec veut prendre sa place parmi les villes commerciales, qu'elle s'appuie sur l'esprit d'entreprise d'hommes qui veulent remuer quelque chose et non sur l'autorité officielle qui ne doit rien remuer.

L'on ajoute : Vous ne savez pas, ce que l'avenir nous prépare : qui sait si dans un an le Pacifique ne paiera pas un million de plus pour notre ligne ! Avons-nous le droit de faire sérieusement de telles suppositions quand la réalité nous donne un démenti si brutal ? Si le Pacifique voulait de la section Est pour \$4,000,000, est-ce qu'il ne l'aurait pas maintenant ? Je suppose que nous connaissons mieux ses intérêts qu'il ne les connaît lui-même, en imaginant une éventualité à laquelle il n'a pas l'air de penser ! Car enfin, le Pacifique se compose d'hommes d'affaires et il s'agit pour eux d'un million à sauver. Pourquoi ne le sauvent-ils donc pas ? Allons-nous considérer comme argument, des suppositions aussi vagues que celles-là ? Raisonçons un peu. On veut forcer le Pacifique à payer la section Est CINQ MILLIONS. Mais il la trouve trop chère à QUATRE MILLIONS. Il n'en veut pas. Lui qui avec ses 3000 milles de chemins de fer, n'a guère besoin des Piles et de Joliette, il se dit tout simplement que St-Martin à Québec, il n'y a que 161 milles. C'est tout ce qu'il lui faut. Or 161 milles à \$20,000 du mille, ne coûteraient que \$3,220,000. Il trouvera dans \$3,500,000 un montant pleinement suffisant pour se rendre à Québec quand il le voudra, s'il y est forcé. Mais comme il est sûr de n'y jamais être forcé, attendu que par son contrat avec le gouvernement il a des arrangements de trafic permanent sur la section Est, il n'éprouvera pas le besoin de jeter l'argent par les fenêtres pour nous faire plaisir et donner raison à quelques visionnaires qui ne sont pas capables d'établir leur raisonnement sur un seul chiffre.

J'arrive au dernier point soulevé par le *simple citoyen* : les correspondances avec l'Ouest amenées à nos chemins de fer par le syndicat Allan Rivard. J'avoue n'y rien voir.

Je trouve bien une lettre signée Hugh Allan, S. Rivard, en date du 21 février 1882, dans laquelle il est dit : "L'un de nous.....a reçu l'assurance que ces messieurs viendraient nous rencontrer au saut Ste-Marie avec une voie ferrée aussitôt que nous pourrions nous y rendre nous-mêmes." Et c'est tout. C'est sur cela que se fonde le *simple citoyen* pour dire : "Deux raccordements avec