

quer en passant que pour favoriser l'élection d'un certain conseiller Législatif, le gouvernement d'alors avait dépensé 20 à \$30,000 pour l'ouverture d'un chemin abandonné depuis, conduisant du comté de Charlevoix au même point où aboutit le chemin actuel de St. Urbain. Dans les comtés de Chicoutimi et Saguenay, de 1868 à 1873, les montants ont varié beaucoup. En 1868, le gouvernement a dépensé seulement \$3,800, en 1869, \$30,700, c'est l'année où le premier ministre actuel et le ministre des Travaux Publics ont fait la visite du comté, et ont compris la nécessité d'ouvrir des chemins de colonisation dans cette partie du pays. En 1870, la dépense a été de \$16,300, en 1872, \$15,400, et en 1873 environ \$4,300, d'après les informations particulières qu'il a obtenues, le rapport officiel n'étant pas encore publié.

En parcourant le dernier rapport, celui de 1871-72 les députés trouveront suffisamment pour se convaincre de la manière absurde dont l'argent public est dépensé.

Dans le comté de Bonaventure le gouvernement a fait ouvrir 47 chemins à la fois dans la même année. Chaque habitant a son chemin portant son nom, et d'une longueur variant de 5, 10, 15, 20 arpents. Il cite une vingtaine de noms.

Dans le comté de Gaspé, durant la même session de 1871, 31 chemins, et dans le comté de Pontiac 24 chemins ont été ouverts à la fois.

Dans le comté de Québec, un chemin appelé le chemin de 40 arpents, qu'il croit être en plein milieu des anciennes paroisses, est classé parmi les chemins de colonisation.

Le comté de Lévis n'a pas été oublié, et dans les anciennes paroisses de ce comté plus de \$1,100 ont été dépensées pour l'ouverture de prétendus chemins de colonisation.

Si certains travaux publics sont nécessaires dans ces comtés, qu'on les désigne par leurs véritables noms, et que le gouvernement demande à la Chambre de

voter l'argent nécessaire pour ces travaux publics. Jusqu'à l'année dernière le gouvernement avait bien voulu adopter ses suggestions sur la plupart des travaux de colonisation, surtout depuis la visite des deux ministres, et il peut dire que l'argent avait été employé avec profit. Mais dans la saison de 1872, une élection fédérale eut lieu. C'est alors que le gouvernement a donné la preuve que, suivant l'expression de M. Joly, il n'était que la succursale de l'ex-gouvernement fédéral. Sans doute une petite partie des \$32,000 fournies par Sir Hugh Allan au député de Québec Centre, l'ex-ministre fédéral, a été employée dans cette élection ; mais c'est surtout l'argent de la colonisation qui a servi au succès du candidat du gouvernement fédéral. On a d'abord commencé par choisir des marchands pour être conducteurs des chemins.

M. Tremblay cite les noms de deux marchands. Le contrôle de ces marchands qui touchaient la plus forte partie des gages des travailleurs qui leur étaient endettés, eut l'effet désiré. A la Pointe Bleue, le gouvernement a fait macadamiser le chemin de front du plus riche habitant de l'endroit, un habitant valant plusieurs milliers de piastres, et a fait construire à la porte de sa demeure un pont de 40 à 50 pieds. M. Tremblay rapporte une entrevue entre un conducteur de chemin et M. Chauveau qui était allé au Saguenay quelques jours avant la votation exprès pour favoriser les plans du gouvernement fédéral, et qui a forcé ce conducteur à agir contre le candidat supporté par lui (M. T.) et en faveur duquel il avait déjà exprimé ses sympathies. Dans la localité où était ce conducteur des actes de violence ont été commis par ses employés, même sur la personne du député officier-rapporteur et du clerc de poll. Ceux seulement des colons qui le suivraient, disait ce conducteur, auraient la chance de voir leur chemin ouvert aux frais du gouvernement.

A la Pointe-aux-Trembles, dans un