

Honble J. J. Ross
Premier Ministre

L'IMPARTIAL

ORGANE DE LA DIVISION MONTARVILLE

Toute communication relative au Journal devra être adressée à J. B. ROULLIARD, Longueuil.

J. B. ROULLIARD, } VOL. I.
Directeur.

LONGUEUIL, JEUDI 26 FEVRIER 1885.

No. 5. } ROULLIARD & C^{IE}
Propriétaires.

L'Impartial

LONGUEUIL, 26 FEVRIER 1885.

Le chemin de fer du Pacifique.

Cette question est arrivée à sa période décisive. Dans quelques semaines nous aurons la solution de ce problème qui occupe les esprits depuis plusieurs années. Les intérêts en jeu semblent, à première vue, être d'une nature très divergente, pour ainsi dire irréconciliable. Le pays se passionne pour des intérêts qui paraissent d'autant plus forts, plus dangereux qu'on fait entrer en ligne de compte, des rivalités de clocher insoutenables et qui n'ont aucune raison de se produire. Il nous semblerait que la question devrait être étudiée d'un point de vue plus élevé. Comme dans tous les sujets de discussion qui se présentent à l'appréciation du public, on devrait être guidé par certains principes qu'on s'est toujours fait un honneur de suivre dans de semblables questions.

Le premier, et le principe dominant qu'on ne doit pas perdre de vue, c'est que la ligne du pacifique doit être construite entièrement sur le sol canadien. Le pays a fait assez de sacrifices, a payé des sommes assez considérables pour assurer de tous les bénéfices que devra donner ce chemin. De plus, les avantages étant d'ailleurs à peu près égaux, ne serait-ce pas commettre une erreur grossière et inqualifiable que de faire passer une partie de ce chemin dans un pays étranger, lorsqu'il pourrait, tout aussi avantageusement suivre une route qui serait sur toute sa longueur dans les limites du pays. Ainsi nous devons dire et la députation qui voudra remplir son devoir consciencieusement et patriotiquement doit proclamer que toute route qui enfreindrait ce principe devrait être écartée sans examen ultérieur et sans merci. Si des intérêts de spéculateurs puissants sont en jeu à l'encontre de ce principe, qu'on les écrase du coup et qu'on répète partout: "Avant tout le pays." Et nous savons qu'il y a de ces intérêts qui sont à l'œuvre et qui par tous les moyens cherchent à pousser nos députés dans la mauvaise voie. Cependant nous avons confiance dans la députation, nous croyons qu'elle fera son devoir envers et contre tous.

Nous n'avons pas l'intention de signaler aujourd'hui spécialement ces influences néfastes qui sont d'ailleurs assez connues. Qu'il nous suffise de dire, que nous nous opposons formellement, à l'adoption du tracé qui aurait pour effet de faire passer une partie du chemin de fer, qu'on appelle encore "notre chemin national" sur un territoire étranger qui peut, dans certaines éventualités devenir un territoire ennemi. Ainsi sur cette question pas de concessions. Soyons fermes et qu'on dise par tout le pays que, quelque soient les hommes ou le parti qui voudraient nous imposer une pareille humiliation, ces hommes ou ce parti sont nos ennemis. Si des personnes haut placées, si quelqu'un occupant même une position respectable envers le pays, croient que ces principes les blessent, nous leur rappellerons qu'ils sont à leur poste, afin de promouvoir les intérêts du pays et non les leurs, et que si elles sont embarrassées d'un chemin de fer, leur propriété, mais qui a été construit en grande partie avec les deniers publics, elles ne doivent pas chercher à écarter leurs marchandises au détriment du public. Si pareille iniquité était commise, il faudrait

avouer avec amertume, que nous sommes à la merci d'un puissant syndicat aidé d'un ministre oublieux de ses devoirs envers son pays.

D'ailleurs que n'a-t-on pas dit lorsque l'idée du chemin du Pacifique a été jetée dans le public? N'a-t-on pas proclamé qu'on voulait construire un chemin de fer national et depuis n'a-t-on pas répété sur tous les tons que c'était là notre chemin de fer national? Non seulement on a proclamé ce principe bien haut, mais nous pouvons ajouter, que n'a-t-on pas fait pour donner suite à cette idée vraiment grande, patriotique? Lorsqu'il s'est agi de construire la partie centrale de la ligne, a-t-on choisi la ligne courte, la ligne la moins dispendieuse, en passant par le territoire américain pour se rendre au Manitoba? Non, au contraire, la députation d'une voix qu'on pourrait dire unanime, a préféré faire le circuit du lac supérieur, et cela au prix de sacrifices énormes afin de suivre le territoire canadien. Les autres parties du pays ont-elles alors récriminé, ont-elles alors demandé la ligne courte, la ligne la moins dispendieuse? Au contraire tout le monde a admis que ce chemin que nous construisions au prix de tant de sacrifices, devait être construit sur le sol canadien, par le Canada, pour le Canada. Convient-il maintenant que nous sommes à la veille de mettre la dernière main à cet ouvrage gigantesque de dévier du principe qui a été posé et admis, et construire une partie de notre route dite "nationale" sur le territoire étranger, surtout lorsque ce chemin peut être construit, pour le moins aussi avantageusement sur le territoire national. Ainsi donc la conclusion à laquelle il faut en venir est bien claire et la ligne de conduite des députés toute tracée d'avance. L'idée de faire passer notre grande route nationale sur le territoire des Etats-Unis, doit être mise de côté et abandonnée sans hésitation, comme contraire à l'entente qui a eu lieu, dès le principe sur cette question, et comme étant adverse aux vrais intérêts du pays.

Il reste donc à décider quelle voie devra suivre le chemin du Pacifique pour se rendre à la mer. Devrait-il en laissant Montréal, suivre la voie de la rive nord et se joindre à l'Intercolonial au moyen d'un pont au Cap-Rouge, ou devrait-il traverser le fleuve à Montréal et suivre la rive sud depuis Longueuil jusqu'à Lévis. Nous nous proposons d'étudier le mérite respectif de ces deux propositions dans un prochain numéro.

Le Montréal et Sorel.

Avant d'entrer dans les justes réflexions que nous avons le droit de faire après le récit de la construction du Montréal et Sorel, citons encore quelques chiffres qui ne feront qu'affirmer notre position, et prouveront davantage l'excellence des droits de cette compagnie.

Voici la population et les ressources par lesquelles sont alimentés les principaux chemins de fer du Canada.

Par chaque mille de voie ferrée:

Pop. loc. Acres de terre Occupés. Défric.

Midland..... 316 3579 1979

Chemin du Nord... 382 4165 2084

Grand Tronc..... 406 4096 2381

Montréal et Sorel... 665 4515 3679

Voilà à présent une moyenne des productions données par les campagnes traversées par ces lignes ferrées:

Chevaux. Bétail. Mout. Porcs

Midland..... 183 294 303 183

Chemin du Nord... 91 276 418 157

Grand Tronc..... 129 364 408 219

Montréal et Sorel... 264 538 880 310

Grains. Foin. Valeur d'objets minots. tonnes. manufac.

Midland..... 14,211 356 \$20,818

Chemin du Nord... 11,015 375 14,203

Grand Tronc..... 14,302 505 21,466

Montréal et Sorel... 21,077 1,999 26,162

Comme chacun peut le voir par le tableau ci-dessus donné, la contrée traversée par le Montréal et Sorel luit non seulement avec avantage, mais encore victorieusement avec celle qui alimente nos meilleurs chemins du pays.

Il est donc hors de tout doute que notre ligne exploitée avec sagesse et économie, rapporterait d'immenses bénéfices et pour les intéressés et pour ceux qui se serviraient de la ligne.

Nous avons vu dans notre dernier numéro que les directeurs de notre ligne avaient eu pendant un certain temps de justes raisons de compter sur un aide efficace et généreux de la part du gouvernement local.

On en sont les choses aujourd'hui? Les divers ministères qui se sont succédés au pouvoir depuis 1380 ont tour à tour joué avec leur parole vis-à-vis le Montréal et Sorel; nous ne voyons que le premier ministre Ross qui a eu le courage d'une franche brutalité, et qui a déclaré nettement que quoiqu'aient promis ses prédécesseurs, il ne pouvait en aucune manière aider cette voie ferrée.

Maintenant, est-ce que la presse canadienne peut être justifiable de jeter la pierre au bureau de direction du Montréal et Sorel, quand des hommes qui gouvernent la province, jouent avec une parole d'honneur aussi facilement qu'on l'a fait dans toute cette affaire.

Pourquoi le cabinet local refuse-t-il d'octroyer une faveur quelconque à cette compagnie? Est-ce parce qu'on n'y trouve pas l'occasion de spéculer? Est-ce parce que le trésorier banal de la province n'y trouve aucun intérêt personnel? Est-ce pour punir le comté de Verchères qui s'est toujours montré libéral?

La réponse est au premier ministre de la province qui saura, nous espérons, donner d'autres raisons de son refus que le motif banal que les finances de la province sont embarrassées, etc., etc.

On ne saurait croire combien cette négligence de tenir à la parole donnée a pu causer de tort à notre province.

Naturellement les actionnaires anglais qui compaient sur une promesse aussi sacrée, sont demeurés stupéfaits à la vue d'une rupture aussi peu loyale, de là, des plaintes, des récriminations, des injures; ces propos se sont répandus d'un à l'autre en Angleterre, et nous ont placé dans une condition extrêmement désavantageuse.

Il nous semblait que nos chemins de fer canadiens étaient déjà assez mal cotés sur le marché anglais, sans qu'un gouvernement vienne de lui-même par le refus de tenir parole, contribuer à baisser le niveau de nos relations commerciales avec notre métropole.

Et, remarquons que nous n'avons que des faits prouvés et justifiés.

Pourtant, on ne pouvait trouver aucun motif pour exhérer le Montréal et Sorel de l'héritage de l'état. La direction s'est montrée active, entreprenante, pleine d'énergie et de bonne foi. Les travaux ont été poussés avec rapidité, ensemble, harmonie; aucune contribution n'a été demandée à qui que ce soit; on a dépensé jusqu'au dernier sou pour tâcher de finir la voie, et ce n'est que lorsque les procès ont commencé à pleuvoir, que la neige et la pluie ont menacé de briser la ligne,

que les directeurs découragés par tant d'épreuves, ont abandonné la partie ou plutôt l'ont remise à plus tard.

Nous croyons que le fait d'avoir bâti un chemin de fer sans un seul sou de contribution de qui que ce soit, est étonnant dans le pays, et c'est pour avoir osé de continuer dans ces conditions, que les directeurs du Montréal et Sorel ont reçu un si bienveillant accueil de la part du ministère local qui n'en peut mais, avec les dettes du Québec Central qu'il lui faut continuellement payer.

Découragés par l'attitude hostile du cabinet local, les directeurs se sont adressés au gouvernement fédéral où ils espèrent obtenir justice et une équitable compensation pour le labeur qu'ils ont donné depuis quelques années.

Quand la circulation aura lieu sur cette ligne, grâce aux secours reçus d'Ottawa, ce ne sera pas une gloire pour la province qui aura refusé d'aider ce chemin, et plus encore qui par ses ministres en aura gravement compromis le succès.

Voilà la position du chemin de fer Montréal et Sorel; si ses réclamations ne sont pas justes, qu'on ose le dire, et nous saurons y répondre.

DÉLÉGATION A OTTAWA.

Vendredi dernier, une foule de citoyens de la province de Québec sont allés trouver Sir John Macdonald pour lui demander un octroi de \$3,200 par mille pour la compagnie du chemin de fer Montréal et Sorel.

Parmi les personnes présentes, nous remarquons les hon. sénateurs de Boucherville et Girard, MM. Massue, M.P., P. B. Benoit, M.P., le curé Primeau, de Boucherville, B. Normandin, maire de Longueuil, F. Vanasse, M.P., une foule d'autres députés, M. Chénévri, du Sorel, J. B. Rouillard, de l'Impartial, plusieurs des directeurs de la Cie du Montréal et Sorel, etc.

M. Massue a longuement expliqué au premier ministre la position embarrassée de la compagnie, et tous les droits qu'elle avait de concourir dans les faveurs de l'Etat.

Sir John ayant fait quelques objections, l'hon. Girard le refuta victorieusement, et Sir John promit que son cabinet ferait tout en son pouvoir pour légitimer les desirs de la rive Sud.

Les directeurs de la compagnie ont pleinement confiance dans les promesses de Sir John, et arguent beaucoup du succès de cette entrevue.

A propos de nomination.

Nous lisons dans la Presse: "Le bruit circule depuis quelque temps que le sous-ministre de l'agriculture, M. J. C. Taché, doit prendre sa retraite pour raison de santé, et la députation française à Ottawa voudrait assurer à l'un de nos compatriotes cette succession. Dans ce but un bon nombre de membres des Communes ont présenté à Sir John une requête où ils exposent tous les titres de notre ami M. P. B. Benoit à ce poste, et ils demandent qu'il y soit nommé.

"La Presse ne peut qu'appuyer cette démarche. Le sympathique député de Chambly n'est pas seulement un cultivateur pratique, mais il a étudié longtemps toutes les questions qui se rattachent au progrès de l'agriculture, et il s'est fait une compétence telle qu'aujourd'hui, il est reconnu comme un agronome distingué. Homme instruit du reste, rompu aux affaires, aimant le travail de bureau tout autant que celui des champs, affable et obligeant, ayant pour amis tous ceux qui ont l'avan-

tage de le connaître. M. Benoit serait appelé dans cette nouvelle position à rendre des services éminents au pays. Tout le monde est d'accord là-dessus, moins toutefois l'Étendard qui est venu mêler au concert sa note discordante.

"M. Trudel a cru devoir fabriquer de toute pièce, une nouvelle qui lui donnât l'occasion de déverser encore du venin sur M. Dansereau, car il ne faut pas oublier que celui-ci a l'immense tort d'être un des amis du secrétaire d'état, tort impardonnable aux yeux de l'Étendard.

"L'utile sénateur écrit donc ou se fait écrire d'Ottawa que M. Dansereau convoite la succession du Dr. Taché, et que ses amis essaient de faire échec à M. Benoit.

Pas n'est besoin de dire que cela est faux, et que M. Trudel savait en le publiant, que cela était faux.

Les aptitudes de M. Dansereau ne l'ont pas porté vers l'étude de l'agriculture, et nous ne croyons pas qu'il convoiterait une place pour la quelle il ne se sentirait pas une compétence indiscutable. D'ailleurs nous savons qu'il est lui-même favorable à la candidature de M. Benoit.

N. E.—Nous concourons entièrement dans les idées émises par notre confrère M. Benoit à droit à toutes les sympathies du parti et du pays, et il a certainement mérité de se reposer après tant d'années de lutttes et de sacrifice.

Notes de la Rédaction.

Il paraît certain que M. Pascal Poirier sera nommé sénateur pour une des divisions du Nouveau-Brunswick. Nous saluons cette nomination avec joie; car, elle marquera dans l'histoire de nos frères, les Acadiens, le point de départ de la justice si longtemps interrompue pour eux.

Nous espérons que la prochaine nomination sera celle de l'hon. Landry au poste important de juge de la cour Supérieure du Nouveau-Brunswick. Quand un plaideur acadien sera condamné par un des siens, il sera moins porté à se plaindre de l'injustice de nos tribunaux.

Montréal, 25 février, 1885.

M. le Rédacteur de l'Impartial.

M. J. W. Mount se plaint de ce qu'il n'a pas été prévenu du lieu et de l'heure où l'on devait prendre l'opinion de la Paroisse St. Vincent de Paul; il ne l'a pas été, par ce qu'il avait nommé un représentant et que son représentant a été notifié par M. Jos. Poupart, qu'à 9 hrs. lundi matin nous nous rendions au No. 112, rue Fullam, et nous nous sommes rendus parce que nous respectons une parole donnée dans une assemblée publique.

Il donne pour prétexte de son abstention la prétendue déqualification de son adversaire, mais nous savons le véritable motif, c'est qu'il craignait l'humiliation de la défaite écrasante qui l'attendait au poll de sa propre paroisse, défaite qui l'aurait mis dans la pénible nécessité de résigner un siège qu'il tâche de conserver par tous les moyens.

Quand à l'assertion qu'il fait, que le Dr. Demers a admis sa déqualification, je répondrai simplement, qu'il se méprend étrangement sur la signification des mots.

Avec considération,

J. A. LYNCH.

Fonderie Ives.

—Nous sommes heureux d'apprendre que M. Ives réouvrira sa fonderie, à Longueuil, le 1er mars prochain. De plus, M. Ives s'est assuré les services de M. J. J. Quinn