

non seulement parmi les députés qui faisaient alors partie de l'opposition, mais aussi parmi un grand nombre de partisans du gouvernement dont l'honorable Secrétaire d'Etat était alors chef. On fit taire en grande partie cette opposition parmi les partisans du gouvernement en leur représentant que cette vente était le seul moyen d'empêcher le chemin de passer aux mains de la compagnie du Grand Tronc.

Cette vente eut lieu en 1882, et pas plus tard que février 1883, je crois, ce même chemin était vendu à la compagnie du Grand Tronc. Je ne dis pas que le chemin a été vendu, mais un arrangement fut conclu entre la compagnie du chemin de fer de la rive Nord, représentée par le défunt sénateur Sénécal et la compagnie du Grand Tronc, en vertu duquel les actions de la première compagnie furent transportées à certaines parties représentant le Grand Tronc.

La compagnie du Grand Tronc prit alors possession du chemin, et qu'en est-il résulté ? La ville de Québec avait souscrit une forte somme, une somme beaucoup plus forte que celle qu'elle aurait dû souscrire, si l'on tient compte de ses besoins. Cette souscription s'élevait à \$1,000,000. Afin d'aider à la construction du chemin de fer de la rive Nord, la ville de Québec s'imposa ce lourd sacrifice, dans le but d'assurer la construction d'une ligne rivale entre Québec et Montréal. Après la vente des chemins au Grand Tronc, cette rivalité, pour laquelle Québec avait payé si cher, cessait.

Non-seulement cette rivalité cessait d'exister, mais un arrangement fut conclu entre la compagnie du Grand Tronc et la compagnie de navigation Richelieu et Ontario qui était, à cette époque, sous le contrôle du même syndicat. Et en vertu de cet arrangement, la ville de Québec eut à souffrir un monopole ruineux pour son commerce. Il n'y eut plus la moindre concurrence entre les lignes de bateaux et de chemins de fer, et tous les moyens de transport se trouvèrent sous une seule et même direction.

M. CHAPLEAU : Et les prix furent plus bas que jamais auparavant.

M. LANGELIER (Québec) : Je ne parle pas de ce qu'étaient les prix, mais je prétends une chose qu'on ne niera pas : c'est que Québec se trouva dans une position pire que toutes celles qui l'avaient précédée.

Voici maintenant un autre point. Beaucoup de membres de cette chambre faisaient aussi partie de la députation en 1885, lorsque le gouvernement déposa ses résolutions pour la construction de la prétendue "Ligne courte."

Je puis dire, en passant, qu'il est maintenant démontré que non seulement cette ligne n'était ni la plus courte, ni la plus avantageuse, ainsi que le prétendait l'honorable ministre des travaux publics qui fut chargé en cette occasion d'exposer la politique du gouvernement, mais qu'il en existe une meilleure et plus courte sur notre propre territoire. On prétendait alors qu'il fallait absolument traverser le territoire américain et dépenser des millions pour construire un chemin de fer aux Etats-Unis, afin de posséder la voie la plus courte. Aujourd'hui, il est démontré que ce n'était pas pour le pays, mais pour celui qui était alors ministre des chemins de fer, que cette ligne était la plus avantageuse. La pilule était amère à avaler pour les par-

tisans du gouvernement du district de Québec, et pour la dorer, le ministre des travaux publics, par les mêmes résolutions, proposait une subvention d'un million et demi pour permettre au chemin de fer canadien du Pacifique l'accès au port de Québec.

J'admets qu'une somme considérable avait été votée antérieurement, mais ce million et demi était donné comme compensation à la ville de Québec. On disait que ce million et demi était donné au chemin de fer canadien du Pacifique, dans l'intérêt de la ville, et pour permettre à la compagnie de venir jusqu'à Québec. L'honorable ministre qui déposa les résolutions du gouvernement, expliqua clairement quelle était son intention. Il déclara que si le Grand-Tronc refusait de transporter le chemin de fer du Nord au gouvernement pour que ce dernier le cédât à son tour au chemin de fer canadien du Pacifique, on construirait une autre ligne parallèle au chemin de fer du Nord.

C'est avec de semblables représentations qu'on fit voter un million et demi ; puis le ministre des travaux publics ajouta qu'un million et demi serait consacré, non seulement à assurer le contrôle du chemin de fer de la rive Nord, mais aussi à le mettre en bon ordre, à réparer les ponts, et, en un mot, à nous procurer, non pas une communication imaginaire avec le chemin de fer canadien du Pacifique mais une communication réelle.

Voici, maintenant, le point que je désire faire bien comprendre : Le gouvernement conclut en vertu de cette loi un arrangement, d'abord, avec le Grand-Tronc, le 19 septembre 1885. Agissant en vertu de la législation de la session précédente, le gouvernement conclut un arrangement par lequel, tout le capital-actions de la compagnie devait être transféré au gouvernement avec l'entente que ce dernier le transférerait à son tour au chemin de fer canadien du Pacifique ; et c'est ce qui a eu lieu. Le même jour, il fut convenu entre le gouvernement et la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique que le chemin et tous ses privilèges devenaient la propriété du chemin de fer canadien du Pacifique.

Je désire attirer l'attention de la chambre sur l'article 3 de cet arrangement, qui se trouve au n° 35 des documents de la session de 1886. Cet article 3 se lit comme suit :

En considération des prémisses, le gouvernement consent à appliquer et à se servir d'une partie de la dite somme de un million cinq cent mille piastres, savoir : la somme de neuf cent soixante-dix mille piastres à aide de la dite compagnie dans l'acquisition du dit chemin de fer, en la manière suivante, c'est-à-dire : au cas où les recettes nettes de l'exploitation du dit chemin de fer après avoir payés les frais d'exploitation d'icelui, se trouveraient insuffisantes pour payer l'intérêt des obligations portant première hypothèque de la dite compagnie du chemin de fer de la rive Nord, y compris celle qui garde le gouvernement de Québec comme sûreté collatérale pour la balance du prix du dit chemin de fer, le gouvernement affectera l'intérêt de la dite somme de neuf cent soixante-dix mille piastres au taux de quatre pour cent par année, en tout ou en partie, selon le cas, au paiement du déficit. Mais si lors ou après le paiement de tous ces déficits, les recettes nettes du dit chemin de fer comme susdit, sont suffisantes pour payer l'intérêt sur les dites obligations, la dite compagnie n'aura plus de réclamation contre le gouvernement à l'égard de la dite somme de deniers ; pourvu que, relativement aux frais d'exploitation, le coût d'aucuns nouveaux travaux ou de renouvellement d'un caractère plus dispendieux que l'étaient les présentes constructions alors qu'elles étaient neuves, ne sera considéré comme faisant partie de ces frais d'exploitation, à moins que l'on n'ait obtenu le consentement préalable du ministre des chemins de fer et canaux à l'égard de l'exécution de ces travaux.