compter du jour où le premier train ferait le trajet entre Québec et Montréal, ce qui eut lieu, comme on le sait, en février 1879. Le 21 août il y avait donc trois ans et demi d'intérêts de dûs, savoir \$245,000. En retour la corporation avait droit à 5 par cent d'intérêt sur son million, à même les profits nets du chemin : ce qui la constituait actionnaire et propriétaire pour un million dans le dit chemin. Avouons que c'était un associé dangereux pour le Syndicat.

La clause 17 du contrat de vente ratifié l'an dernier, se lit comme suit :

“ Le gouvernement cède et trans-
 “ porte au syndicat tous ses droits
 “ contre la corporation de la cité de
 “ Québec, relativement au chemin de
 “ fer de Québec, Montréal, Ottawa et
 “ Occidental, et il s'oblige à lui remettre, lors de la livraison des chemins,
 “ les débetures que la corporation de
 “ la cité de Québec a données à
 “ compte de sa souscription, au mon-
 “ tant de \$400,000 (toute débeture
 “ qui ne pourra pas être livrée par le
 “ gouvernement, devra être payée au
 “ pair). En outre, le gouvernement
 “ subroge le syndicat dans tous les
 “ droits qu'il peut avoir et réclamer
 “ sur la propriété située à Québec,
 “ communément appelée : “ Terrain
 “ du Palais,” en face de la propriété
 “ connue sous le nom de “ Parc à
 “ bois du gouvernement.” En consi-
 “ dération de ce transport, le syndi-
 “ cat assume toutes les obligations du
 “ gouvernement vis-à-vis de la corpo-
 “ ration de la cité de Québec, et s'o-
 “ blige, en outre, à payer au gouverne-
 “ ment lors de la livraison des che-
 “ mins, une somme de \$500,000.”

Cette clause du contrat est excessi-
 vement importante à plusieurs points
 de vue, M. l'Orateur, et je prie les
 honorables membres de cette Chambre
 de la remarquer particulièrement.
 D'abord le gouvernement devait rece-
 voir \$500,000 comptant et déboursé
 seulement les \$143,000 pour remplacer

les débetures cédées à M. McGreevy,
 la balance étant dans le coffre municipal
 n'exigeait, pour être remise, aucun
 déboursé du gouvernement. En se-
 cond lieu le syndicat se chargeait de
 tous les travaux que le gouvernement
 devait faire à Québec pour compléter
 le chemin.

Mais le plus sérieux de tout, c'est
 que la cité de Québec devenait action-
 naire dans le syndicat pour un million ;
 et la vente était faite avec garantie
*de tous troubles, hypothèques, évictions
 et empêchements quelconques.*

La loi passée, l'an dernier, pour con-
 firmer cet acte de vente, contient la
 clause suivante :

“ Nonobstant la clause 17 du con-
 “ trat, il sera loisible au gouverne-
 “ ment de faire des arrangements avec
 “ la Cité de Québec, relativement à sa
 “ souscription en faveur du chemin du
 “ nord, et dans ce cas, la compagnie
 “ n'aura ni les obligations ni les avan-
 “ tages mentionnés dans la dite clause
 “ 17, et sera aussi déchargée de l'obli-
 “ gation des travaux d'achèvement de
 “ la rue St André, du prolongement
 “ du chemin jusqu'à l'eau profonde sur
 “ le bassin de la Princesse Louise, et
 “ du déplacement de la voie sur la
 “ rue du Prince Edouard. Mais tels
 “ arrangements devront être faits dans
 “ les trois mois de la passation du
 “ présent acte, et à l'expiration de ce
 “ délai, s'il n'y a pas eu d'arrange-
 “ ment, la dite clause 17 aura son
 “ plein effet.”

Cette loi a été sanctionnée le 27
 mai, par conséquent les 3 mois y men-
 tionnés expiraient le 27 août. Cette
 dernière date est importante.

Ainsi, c'est bien clair, pour recevoir
 \$500,000 et être débarrassé des tra-
 vaux de Québec, le gouvernement
 n'avait qu'à laisser faire. Mais
 cette sage indolence n'aurait pas
 fait l'affaire du syndicat qui aurait
 été obligé de subir la présence
 d'un associé incommode, avec des
 droits pour un million dans la société.