

naionale depuis vingt-trois ans ; qui a été membre de différents cabinets depuis quatorze ans ; qui a, pour bien dire, à lui seul renversé le gouvernement Joly et qui a été le premier ministre de la province de Québec.

Il a amassé sur sa tête autant de haines qu'il a cimenté d'amitiés ou conquis de dévouements politiques. Il a pris part à tous les grands évènements, figuré dans toutes les grandes circonstances, mis la main à tous les mouvements, inauguré mille réformes. Le récit de ses succès au barreau semble être tiré d'un conte de fées. Juges et jurés devenaient le jouet de son éloquence comme une cire molle entre les doigts du modelleur. Quand la jeunesse conservatrice se rebella contre Sir Georges Cartier en 1865, ce fut lui qui enraya ce mouvement dangereux, en se prononçant courageusement pour la Confédération. Si Chapleau avait donné dans le mouvement, toute la jeune génération de l'époque serait aujourd'hui libérale. C'est son attitude dans l'Assemblée législative qui détermina l'abolition du double mandat. C'est lui qui a renoué les relations entre la France et le Canada en plaçant un emprunt public sur le marché de Paris, en introduisant le Crédit-foncier franco-canadien au Canada et en fondant le commissariat-général du Canada en France. Avant la création du Crédit-foncier, la propriété grevée avait à payer 7 et 8 p. 100 d'intérêt. Le taux de l'intérêt tomba immédiatement à 6 ; il est maintenant de 5½, non seulement pour la province de Québec, mais pour tout le Canada ; car cette institution, maintenant puissante, possède l'existence officielle dans les autres provinces, dans chacune desquelles elle a des millions de placés.

C'est lui qui a réalisé pour la province de Québec huit millions de piastres en vendant le chemin de fer du Nord. Cet acte, qui lui a valu tant d'injures, sera peut-être son plus grand titre de gloire, car il est de notoriété publique aujourd'hui que la compagnie du Pacifique, qui l'a acquis, serait disposée à perdre quelques millions sur le prix d'achat si elle pouvait trouver un preneur. Il suffit de lire les rapports qu'il publia alors comme ministre des chemins de fer, pour voir qu'il avait clairement prévu la construction du Canada-Atlantique et la ligne de Smith's Falls du Pacifique, deux chemins rivaux qui réduisent l'ancien Q. M. O. et O. à une valeur relativement insignifiante.