

Le Négociant Canadien

MONTREAL, JEUDI, 22 JANVIER 1874.

Budget de Quebec.

Dans son exposé financier, le trésorier provincial a exposé comme suit les évaluations de recettes et de dépenses de la Province pour la prochaine année fiscale expirant le 30 juin 1875 :

Subvention fédérale.....	\$1,000,000
Terres de la Couronne.....	560,000
Timbres.....	120,000
Fonds des jurés, etc.....	21,500
Education.....	9,500
Réforme St. Vincent-de-Paul.....	10,000
Licences.....	135,000
Asiles et Prisons.....	5,800
Fonds municipal.....	20,000
Gazette Officielle.....	17,000
Revenu Casuel.....	2,500
Police.....	27,000
Loyer.....	500
Prison pour les femmes.....	25,000
Intérêt.....	44,000
Total.....	\$2,000,300

On estime que les dépenses suivantes devront être encourues :

Législation.....	\$155,607
Service civil.....	143,295
Justice.....	332,840
Police.....	59,800
Réformes.....	38,000
Inspection des prisons.....	3,400
Education.....	311,120
Institutions littéraires.....	12,706
Agriculture, colonisation, etc.....	183,100
Travaux Publics.....	186,266
Charités.....	211,830
Divers.....	32,800
Perception du revenu.....	102,670
Timbres etc.....	4,000
Total.....	\$1,592,634

Se qui accuserait un excédant de revenus de \$208,366.00.

Les chemins de fer de la Province de Quebec.

L'Hon. Trésorier Provincial a fait connaître la conduite que le gouvernement entend tenir à l'égard des diverses entreprises de chemins de fer de la Province de Québec. Son plan est de donner à toutes une aide proportionnée à leur importance.

Au chemin de la Rive Nord et de la Colonisation du Nord qui sont regardés comme formant une seule ligne de Québec à Aylmer, \$2,000,000 sont accordés, dont \$1,200,000 au premier et \$800,000 au second. Ces deux entreprises forment la classe qui reçoit la plus forte subvention.

Puis viennent les chemins de Lévis et Kennebec; Sherbrooke, Cantons de l'Est

et Kennebec; Richelieu, Drummond et Arthabaska; Philipsburg, Farnham et Yamaska; Waterloo et Magog; Missisquoi et Black River; de la Frontière de Québec et de l'embranchement de St. Jérôme, formant une longueur de 622 milles, à \$2,500 par mille, ce qui donnera un total de \$1,450,000, en déduisant ce qui a déjà été payé au chemin d'Arthabaska. Ceux-ci forment la classe B.

La classe C. comprend les chemins de fer qui ont reçu des terres, mais qui désireraient les échanger contre un octroi en argent de \$2,500 par mille. Celle-ci comprend le chemin de fer de Québec et Nouveau Brunswick; de Québec au Lac St. Jean; de la Baie des Chaleurs, et d'Aylmer à la Rivière Creuse, formant un total de \$1,830,000.

La souscription totale du gouvernement aux chemins de fer serait donc de \$5,280,000. Il se propose de prélever des fonds par la vente de débentures portant 5 p 100 d'intérêt. Voici du reste l'exposé de motifs présenté par l'Hon Trésorier dans son discours budgétaire :

Je crois, a dit l'hon. Trésorier, que le peuple de cette province comprend parfaitement la nécessité des chemins de fer; il est indispensable d'augmenter nos voies de communication non-seulement pour le commerce local, mais encore pour attirer des autres provinces le commerce que nous avons droit d'espérer par notre position centrale dans la Confédération. Les municipalités de cette Province ont bien apprécié ce besoin en souscrivant librement en faveur des chemins de fer, soit en souscrivant au capital-actions ou en subventionnant les compagnies.

La yèvre des chemins de fer existe en ce moment parmi toutes les classes de notre population, et il faut espérer que les grands résultats que nous avons droit d'en attendre se réaliseront.

Il est inutile, M. l'Orateur de discuter la question de savoir jusqu'à quel point le gouvernement devrait intervenir dans la construction, l'équipement et l'exploitation des chemins de fer. Tout ce que le gouvernement de la Province de Québec peut faire, c'est d'aider dans la mesure de ses moyens à ceux de ces chemins de fer qui semblent devoir contribuer le plus au développement de cette province, tout en respectant l'intérêt des autres provinces.

Cette politique sera approuvée, je n'en doute pas, par tous les hommes de bon sens de cette Chambre.

Je ferai une remarque qui, je l'espère, sera généralement bien comprise, c'est que tous les chemins de fer en projet ne sont pas d'égale importance et par conséquent n'ont pas droit à des faveurs égales de la part du gouvernement. Ceux qui ont déjà reçu de l'aide de la province devront être les premiers sur la liste.

Afin que le gouvernement puisse contribuer à la construction de ces chemins de fer, il suffira d'encourager les souscriptions particulières et municipales dans le même but. Quelque soit le montant d'argent voté par le gouvernement en faveur de chemins de fer il ne devra pas être subdivisé tellement entre eux, qu'il perde tout son effet.

Ces considérations étant posées et bien entendues, on comprendra quelles sont les compagnies qui, les premières, ont droit à un octroi.

Il n'y a aucune communication directe en-

tre la capitale de la Province et la capitale de la Puissance; du côté nord du St. Laurent et de la rivière Ottawa. La ci-devant Province du Canada a fait des octrois considérables de terre en faveur du Grand Tronc; ceux qui demeurent au nord du St. Laurent ont beaucoup contribué en faveur de ces octrois de terres pour le Grand-Tronc. Cette partie de la province où l'on veut localiser le chemin de fer du nord, est bien éloignée des avantages que pourrait leur offrir le Grand-Tronc à la construction duquel ils ont contribué. En hiver toute cette partie du pays est tout-à-fait isolée des communications régulières.

Pour ces raisons la population de la rive nord a droit de réclamer l'aide de la Province. Sans doute nous ne pouvons pas offrir pour chaque mille autant qu'il a été donné au Grand Tronc, mais en basant l'octroi sur l'importance du chemin on comprendra facilement que la proportion doit être plus élevée que pour les autres chemins.

Il est très important pour notre prospérité future que l'extrémité est du chemin du Pacifique traverse directement notre province jusqu'à Québec. Pour arriver à un résultat, il faudrait commencer aussitôt que possible; si nous attendons que le chemin du Pacifique soit construit avant d'agir, si la ligne de l'Ouest n'est pas prête en même temps que la ligne de l'Est, il sera trop tard, des chemins de fer d'Ontario s'empareront de ce trafic et tout cet immense réseau comprendra une autre voie.

Si le Chemin de fer du Nord n'est construit maintenant, il ne sera jamais construit.

Dans le plan proposé, le gouvernement a l'intention de ne s'occuper pour le moment que de la ligne de chemin de fer entre Québec et Aylmer.

Cependant, il est stipulé que le gouvernement aidera la compagnie du chemin entre Aylmer et la Rivière Creuse et lui donnera le privilège d'échanger ses octrois de terres contre une subvention en argent.

L'hon. trésorier énumère la liste des chemins de fer qui recevront de l'aide en terres ou en argent du gouvernement. Ces chemins de fer sont au nombre de 14. Ces entreprises sont divisées en trois classes; la classe A, la classe B, et la classe C. Dans la classe A, sont placés le Chemin de fer du Nord, y compris la branche des Piles, et le Chemin de fer de colonisation du Nord, tous deux s'étendant depuis Québec jusqu'à Aylmer. Ces deux compagnies devront remettre tous leurs octrois de terres, à l'exception de ce que l'on appelle le bloc A sur la rivière Ottawa, contenant 1,837,400 acres de terres qui leur resteront.

Il est proposé en sus d'accorder aux compagnies deux millions de piastres en débentures du gouvernement à 5 par cent, intérêt payable semi-annuellement avec un fonds d'amortissement de 1 par cent. Ce montant sera divisé entre les deux compagnies en raison proportionnelle de leur octroi de terres respectivement. Avant l'émission des débentures, le gouvernement doit avoir l'assurance que les fonds suffisants avec l'aide qu'il accorde, sont à la disposition des compagnies pour compléter leur voie ferrée, y compris stations, boutiques, matériel roulant, etc. Les débentures ne seront payées à chacun des chemins de fer qu'à mesure que 25 milles de chemins soient faits, *au pro rata*.

Ces chemins de fer devront être de première classe, et les compagnies devront aussitôt après l'émission des débentures, remettre au trésorier de la province un montant égal de bons à 6 par cent qui serviront comme hypothèques sur la propriété entière de la compagnie et vendront immédiatement après les premiers bons hypothécaires et les souscriptions des villes de Québec et Montréal. Le montant des bons hypothécaires de première classe émanés par les compagnies respectives, devra être fixé et approuvé par le Lieut.-Gouverneur en conseil. Le gouvernement aura droit de nommer quelques directeurs supplémentaires dans les compagnies.

Avec la souscription du gouvernement et