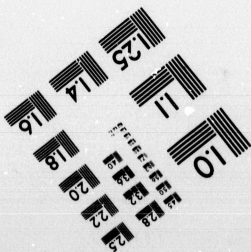
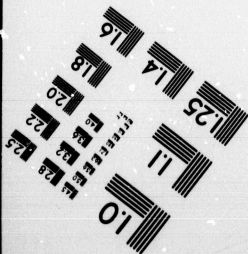
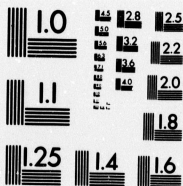


IMAGE EVALUATION
TEST TARGET (MT-3)



**CIHM/ICMH
Microfiche
Series.**

**CIHM/ICMH
Collection de
microfiches.**



Canadian Institute for Historical Microreproductions

Institut canadien de microreproductions historiques

1979

Technical Notes / Notes techniques

The Institute has attempted to obtain the best original copy available for filming. Physical features of this copy which may alter any of the images in the reproduction are checked below.

L'Institut a microfilmé le meilleur exemplaire qu'il lui a été possible de se procurer. Certains défauts susceptibles de nuire à la qualité de la reproduction sont notés ci-dessous.

Coloured covers/
Couvertures de couleur

Coloured pages/
Pages de couleur

Coloured maps/
Cartes géographiques en couleur

Coloured plates/
Planches en couleur

Pages discoloured, stained or foxed/
Pages décolorées, tachetées ou piquées

Show through/
Transparence

Tight binding (may cause shadows or
distortion along interior margin)/
Reliure serré (peut causer de l'ombre ou
de la distorsion le long de la marge
intérieure)

Pages damaged/
Pages endommagées

Additional comments/
Commentaires supplémentaires

Bibliographic Notes / Notes bibliographiques

Only edition available/
Seule édition disponible

Pagination incorrect/
Erreurs de pagination

Bound with other material/
Relié avec d'autres documents

Pages missing/
Des pages manquent

Cover title missing/
Le titre de couverture manque

Maps missing/
Des cartes géographiques manquent

Plates missing/
Des planches manquent

Additional comments/
Commentaires supplémentaires

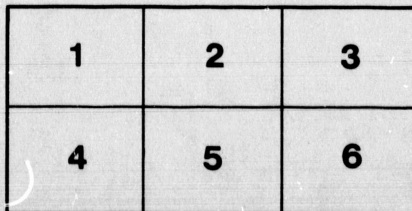
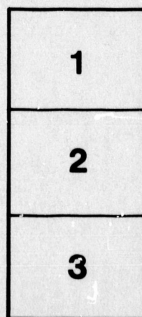
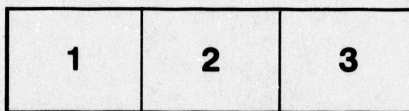
The images appearing here are the best quality possible considering the condition and legibility of the original copy and in keeping with the filming contract specifications.

The last recorded frame on each microfiche shall contain the symbol \rightarrow (meaning "CONTINUED"), or the symbol ∇ (meaning "END"), whichever applies.

The original copy was borrowed from, and filmed with, the kind consent of the following institution:

Library of the Public
Archives of Canada

Maps or plates too large to be entirely included in one exposure are filmed beginning in the upper left hand corner, left to right and top to bottom, as many frames as required. The following diagrams illustrate the method:



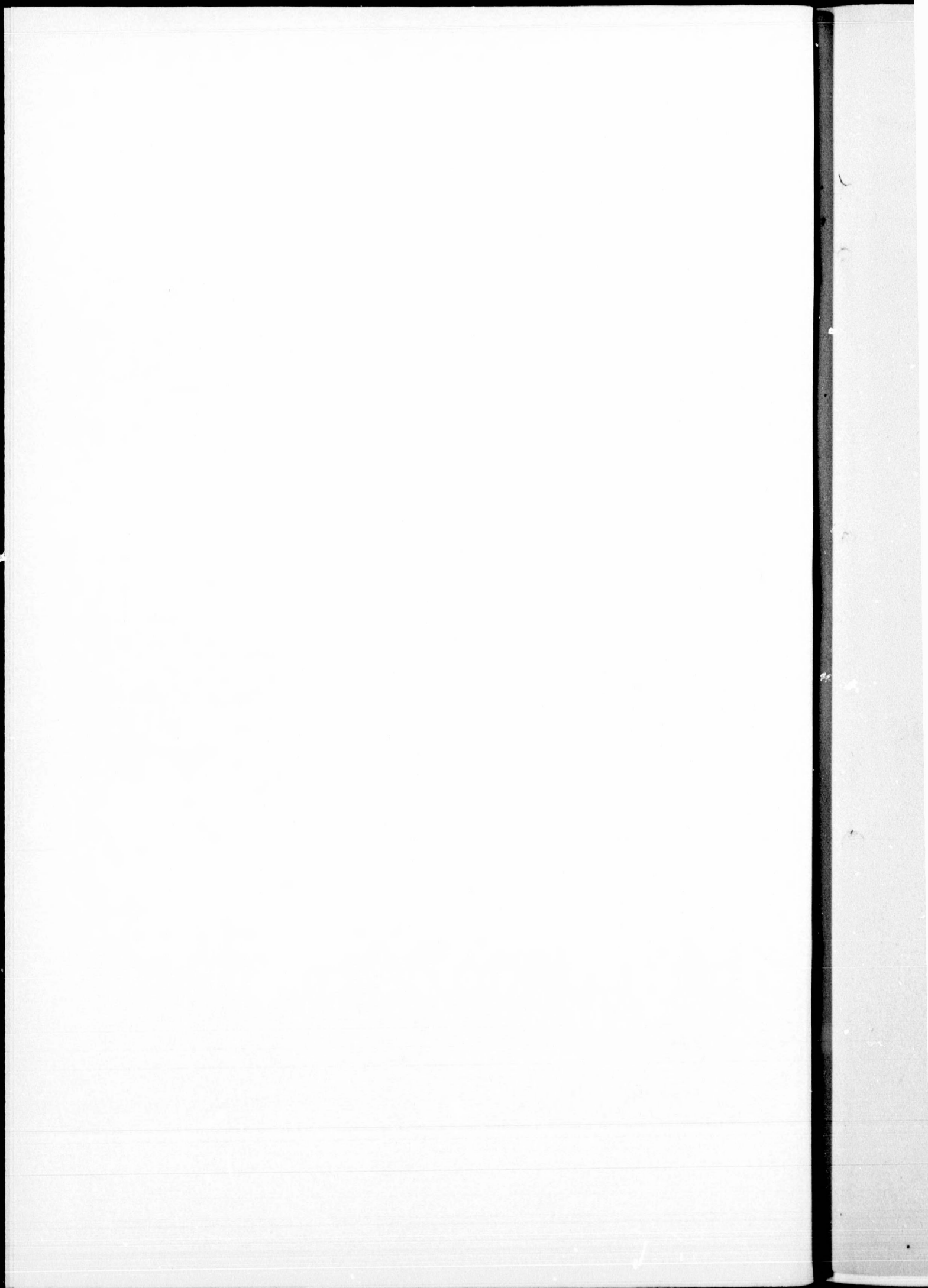
Les images suivantes ont été reproduites avec le plus grand soin, compte tenu de la condition et de la netteté de l'exemplaire filmé, et en conformité avec les conditions du contrat de filmage.

Un des symboles suivants apparaîtra sur la dernière image de chaque microfiche, selon le cas: le symbole \rightarrow signifie "A SUIVRE", le symbole ∇ signifie "FIN".

L'exemplaire filmé fut reproduit grâce à la générosité de l'établissement prêteur suivant :

La bibliothèque des Archives
publiques du Canada

Les cartes ou les planches trop grandes pour être reproduites en un seul cliché sont filmées à partir de l'angle supérieure gauche, de gauche à droite et de haut en bas, en prenant le nombre d'images nécessaire. Le diagramme suivant illustre la méthode :



DISCOURS
DE
L'HON. SOLLICITEUR-GENERAL
ANGERS

EXPOSANT LA POLITIQUE DU GOU-
VERNEMENT RELATIVE A LA CONSTRUCTION D'UN
CHEMIN DE FER PROVINCIAL SUR LA
RIVE NORD DU SAINT-LAURENT.

Séance du 10 décembre 1875.

QUÉBEC
IMPRIMERIE DU "CANADIEN."

1875

DISCOURS

ETHIO-SOLIMETTER-CESTRUM

ANGERS

1875
(27)

QUERBE

IMPERIUM DE BOZAMBIA

1875

DISCOURS

DE

L'HON. SOLLICITEUR-GÉNÉRAL

ANGERS

EXPOSANT LA POLITIQUE DU GOU-
VERNEMENT RELATIVE A LA CONSTRUCTION D'UN
CHEMIN DE FER PROVINCIAL SUR LA
RIVE NORD DU SAINT-LAURENT.

Séance du 10 décembre 1875.

M. L'ORATEUR,

Les *résolutions* soumises à la considération de cette honorable chambre contiennent un exposé concis des moyens que le gouvernement se propose d'adopter pour assurer à notre province la construction de la voie ferrée qui reliera Québec au Portage du Fort.

Mais nous sommes inopinément arrêtés dans la considération de ce sujet important, par l'objection qui vient de nous être faite sous la forme d'une question d'ordre.

Désirant porter le premier coup à cette entreprise nationale, le député de Mégantic, M. Irvine, a soulevé l'objection suivante : La constitution qui nous régit ne nous donne pas le droit d'entreprendre des travaux de la nature de ceux que le gouvernement se propose de faire, car une partie de ces ouvrages sont sous le contrôle de la législation du parlement fédéral et hors de notre juridiction.

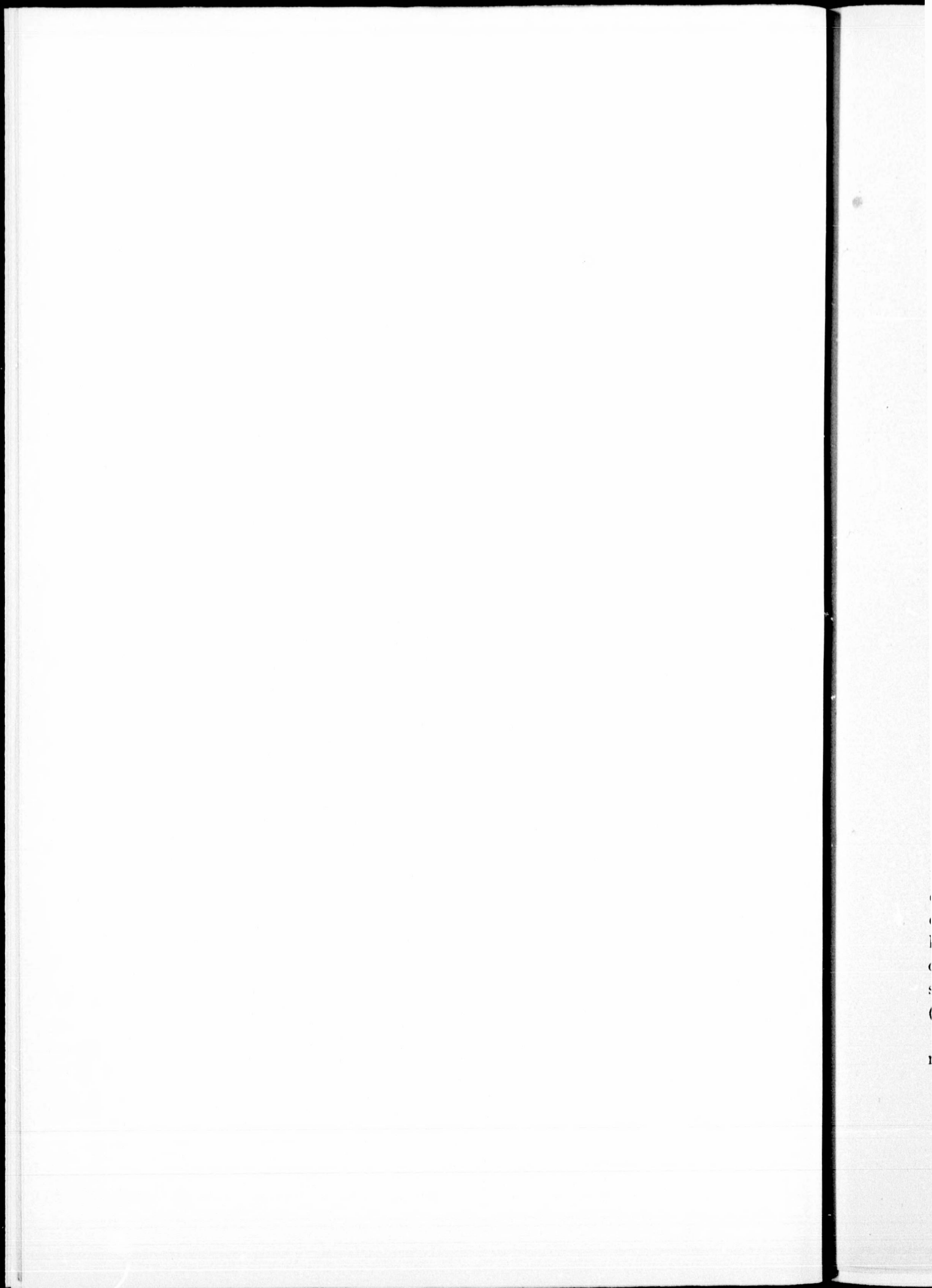
L'Hon. M. Irvine a soutenu cette objection avec cette habileté consommée dont il fait toujours preuve ; mais il n'a pas réussi, ce-

pendant, à démontrer que la province de Québec n'a pas le droit de construire cette voie ferrée. Il a prétendu que la province s'engageait dans une entreprise qui est sous le contrôle du gouvernement fédéral ; tandis qu'en réalité, le chemin que cette province a dessein d'entreprendre, pour relier Québec, Montréal et le Portage du Fort, est un ouvrage tout à fait distinct de celui qui est mentionné dans la charte de la compagnie de Montréal, d'Ottawa et de l'Ouest, autorisée à continuer son chemin jusque dans la province d'Ontario. Ce n'est pas là ce que nous vous demandons de faire ; notre chemin provincial doit finir au Portage du Fort ; il ne se prolonge pas au-delà des limites de notre territoire. Le préambule des *résolutions* constate le fait que la Compagnie de Montréal est dans l'impossibilité de continuer son entreprise et montre à cette Chambre la nécessité qu'il y a pour notre province d'accomplir elle-même, dans son territoire, des travaux qui en partie tiendront lieu des ouvrages plus considérables que la Compagnie de Montréal avait entrepris. Ce fait y est simplement constaté pour démontrer la nécessité qu'il y a pour nous d'agir. Le député de Mégantic s'est contenté de citer le *préambule* des résolutions. Encore une fois, ce n'est pas là qu'il faut aller chercher la description des travaux que doit accomplir la province, car il n'y a là qu'un exposé consis des raisons qui ont déterminé le gouvernement à proposer la législation qui vous est soumise. C'est dans les résolutions mêmes qu'il faut aller étudier la description et la nature des ouvrages projetés. Si l'honorable M. Irvine était sorti du *préambule*, il aurait lui-même trouvé la réfutation de sa proposition. Il se serait lui-même convaincu qu'il est constitutionnel pour notre province d'entreprendre la construction d'un chemin de fer tout situé sur notre territoire. Nous avons le droit de placer ce chemin contigu à un chemin fédéral, à plus forte raison avons nous celui de le construire, pour tenir lieu du chemin que la Compagnie de Montréal devait construire en vertu de sa charte fédérale, mais qu'elle déclare ne pouvoir continuer.

L'Hon. M. a prétendu que la compagnie de Montréal n'avait pas le droit de vendre les travaux en partie construits par elle ; quand, de fait, son droit à cet égard, est aussi incontestable que celui qu'elle a de vendre une de ses locomotives.

L'objection faite par l'Hon. M. Irvine n'est pas une question

roit
en-
ne-
e a
age
né
est,
On-
re ;
se
ule
est
ette
lle-
ieu
éal
r la
est
ois,
lux
osé
ser
ons
les
m-
Il
tre
out
ce
ons
la
rte
pas
e ;
ue
on



d'ordre. Il s'agit de dire si le projet de loi renfermé dans les *résolutions* est constitutionnel. Ce n'est pas à M. l'Orateur à se prononcer sur ce point, il s'agit du mérite même de la mesure et non d'une question de forme. C'est à la Chambre à décider et non à M. l'Orateur. Je dois donc sans plus retarder mettre cette Chambre en possession de tous les détails du projet afin qu'elle puisse décider avec connaissance de cause.

Il est inutile d'entrer dans le récit des tentatives qui ont été faites depuis vingt-cinq ans pour établir une communication par voie ferrée entre Québec, Montréal et le Portage du Fort ; les nobles efforts de ces deux villes pour arriver à ce résultat sont encore présents à la mémoire de tous.

Québec et Montréal ont chacun souscrit un million de piastres, et des citoyens distingués de ces deux villes, ont travaillé sans relâche pendant de longues années pour assurer la réalisation de ce projet patriotique ; mais ils ont eu malheureusement à combattre des obstacles insurmontables, suscités, je suis heureux de pouvoir le dire, surtout en dehors de cette province. Pendant longtemps, le Grand-Tronc a déployé avec succès tous ses efforts pour faire avorter ce projet. Il est extrêmement regrettable que des manœuvres qui ont privé une population d'un demi-million d'âmes de communications durant l'hiver, aient été si longtemps couronnées de succès. Néanmoins, après de si longs et si pénibles efforts, les habitants de la Rive Nord vont enfin obtenir un moyen de communication avec le Grand-Ouest, communication qui ne peut manquer d'amener le commerce et la vie dans cette région jusqu'ici un peu négligée.

Cette entreprise, M. l'Orateur, bien qu'elle doive coûter \$9,800,000 n'est pas, je le crois, au-dessus de nos forces. Nous nous proposons de faire compléter ce chemin sous la direction d'un corps de commissaires. Nos collègues de la Rive Sud et ceux de la Rive Nord, de même que toute la province, ont reconnu l'importance de cette ligne ferrée, et, si notre projet est adopté, les deux chemins de Québec et de Montréal n'en formeront qu'un seul, image de l'unité d'opinion qui doit exister sur ce sujet. (Marques d'assentiment.)

La province a déjà accordé un octroi de six mille piastres par mille au chemin qui devait relier Québec à Montréal, et Montréal

à la Rivière Creuse, sans compter la cession d'environ 2,727,000 acres de terre ; et cette Chambre s'est déjà prononcée sur le mérite de la mesure qui fait l'objet du présent débat.

Nous ne voulons pas,—après tant de sacrifices,—que cette législation généreuse demeure à l'état de lettre morte ; et, en conséquence, le gouvernement, sans vouloir faire de nouveaux sacrifices dont les résultats seraient douteux, sans affecter à ce projet des sommes auxquelles d'autres chemins auraient droit de prétendre, désire simplement convertir en espèce les 2,727,000 acres de terre, et en former une somme de \$2,327,000,—ce qui ne représente pas une piastre par acre. La proportion, suivant mon calcul, ne donne guère plus de quatre-vingt centins par acre, et j'espère que les députés qui représentent les comtés du Sud, sauront, dans cette circonstance, reconnaître que ces terres n'ont pas été estimées au-delà de leur valeur réelle. On a vu en toutes lettres dans les journaux, et je l'ai moi-même entendu dire dans cette Honorable Chambre, que l'on a offert, pour ces terres plus de \$1.50 par acre, et cela, malgré la terrible crise commerciale à travers laquelle nous passons, malgré l'état de stagnation qui pèse sur les manufactures, et restreint extraordinairement le champ des opérations commerciales. (Marques d'assentiment.)

On voit par là, M. l'Orateur, que nous n'avons aucunement exagéré la valeur de ces ressources.

Un autre moyen de trouver le capital nécessaire à la construction de ce chemin, est d'en confier la direction à des commissaires, en leur conférant le droit de l'hypothéquer jusqu'à concurrence de trois millions de piastres.

On a déjà fait, en chambre, l'objection qui a provoqué les rires :—comment est-il possible que la province de Québec puisse autoriser un emprunt de trois millions garantie sur son chemin, sans être responsable de cet emprunt ? A cette objection, la réponse est très-facile. Mais pour arriver à une conclusion juste, sur ce point, il faut se dégager des principes du droit français. Consultons, par exemple, un auteur anglais, et voyons ce que signifie dans la langue anglaise, le mot *mortgage*. Il y a, en droit anglais, deux espèces d'obligations. La première est désignée sous le nom de *bond* et c'est une obligation personnelle qui fait que la partie contractante est elle-même responsable, tant

pour les dommages que pour les intérêts. Mais il y a une seconde espèce d'obligation dont le caractère principal est d'assurer l'exécution du contrat par la garantie d'un objet inanimé, comme la racine du mot même l'indique, par la garantie ou le gage d'un objet *mort*. L'hypothèque *mortgage* du droit anglais confère, à la personne en faveur de qui elle est consentie, le droit de prendre possession de la propriété hypothéquée et de s'en approprier les fruits en paiement de la réclamation.

L'hypothèque qui a été consentie dans le cas du chemin de fer du Grand-Tronc en est une de cette nature ; et les créanciers du Grand-Tronc possèdent, aujourd'hui, le droit que posséderont les futurs créanciers du chemin de fer de Québec, Montréal et de l'Ouest, leur assurant un recours contre la propriété hypothéquée, dans le cas où les intérêts ne seraient pas servis. Les créanciers, dans ces circonstances, peuvent, au moyen d'un syndicat, se faire mettre en possession du chemin, et exproprier ses revenus en leur faveur,—si toutefois le chemin était incapable de payer l'intérêt de trois millions. Mais, en fait, cette Chambre peut-elle avoir de semblables appréhensions sur l'avenir du chemin projeté, lequel, suivant la déclaration de l'Honorable chef de l'opposition lui-même, est la continuation naturelle du Pacifique, chemin qui attirera le commerce de l'Ouest, en ouvrant un débouché plus facile et plus court, vers Montréal et le fleuve Saint-Laurent ? Y a-t-il donc lieu d'appréhender que ce chemin ne puisse pas suffire à payer les intérêts de ces trois millions ?

Je considère, M. l'Orateur, que la garantie qui sera donnée aux prêteurs sur reconnaissances (débentures), sous forme de *mortgage* sur la propriété, sera la meilleure garantie possible. Car, quelle serait la valeur de la propriété qui, dans cette circonstance, serait hypothéquée ? Cette propriété aura coûté non moins de \$9,800,000 (marques d'assentiment) ; oui, pas moins de \$9,800,000 ; et y a-t-il, en Angleterre, un capitaliste possédant plus de fonds qu'il n'en peut appliquer avec profit, qui hésitât un moment à prêter trois millions sur une propriété foncière valant \$9,800,000 ? Un capitaliste peut-il désirer une meilleure garantie, surtout si l'on considère que le remboursement du prêt sera assuré par première hypothèque d'abord sur les revenus du chemin après déduction du coût d'exploitation, et, sur le chemin lui-même ? Certainement, non.

Et, pour établir ce fait, M. l'Orateur, il suffit de jeter un coup d'œil sur certaines voies ferrées de la Rive Sud. Nous avons le chemin de Lévis et Kennébec, qui grâce à l'énergie de la personne qui avait la direction de l'entreprise, a pu négocier un emprunt, s'élevant, je crois, à \$14,000 par mille, pour aider à sa construction. Et quelle garantie, ce chemin pouvait-il offrir, comparable à celle que nous donnons en hypothéquant une propriété de plus de \$9,000,000, pour assurer un emprunt de \$8,000 par mille de chemin ? Car telle est la proportion du prêt que les Commissaires devront obtenir. Ces commissaires négocieraient donc un emprunt sur un chemin d'une longueur d'environ 372 milles, a raison de \$8,000 par mille. Dans ces circonstances, je crois qu'il est oiseux, de demander sérieusement à cette Honorable Chambre : serons-nous capables d'effectuer un emprunt de trois millions sur ce chemin ? Lorsque vous avez à offrir en garantie, une propriété qui a coûté \$9,800,000, pouvez-vous obtenir un prêt de trois millions ? Cependant M. l'Orateur, il serait possible, facile même, de trouver une personne qui refusât de faire ce prêt, pourvu que vous *sollicitassiez* un refus, ou que vous voulussiez vous adresser à certains capitalistes en leur disant : " Déclarez de suite, afin d'assurer le triomphe des intérêts du Grand-Tronc, que vous ne prêterez pas ces trois millions demandés par les Commissaires. Il est évidemment inutile de prendre la peine de se rendre en Angleterre avec un semblable objet en vue. Mais peut-on montrer une seule lettre, un seul télégramme déclarant que les capitalistes anglais ne consentiront jamais à prêter trois millions sur notre chemin !

M. JOLY.—Si j'ai bien compris, ce chemin, une fois fini, ne coûtera que \$9,800,000 ; mais lors de la demande d'un emprunt de trois millions, il ne vaudrait, ce me semble que \$7,000,000.

M. ANGERS.—Sans aucun doute, tel est le sens de mes paroles. Je suis, néanmoins, surpris qu'une semblable objection soit soulevée par l'Honorable député ; tous les jours dans les transactions ordinaires de la vie, on voit des exemples du fait que je viens de soumettre à cette Chambre. Lorsque quelqu'un a le projet de construire sur un terrain d'une valeur de \$500 ou \$600 seulement, un édifice du coût de 6 à 10 mille piastres, que fait-il ? Il trouve un entrepreneur à cet effet et lui donne une garantie au

coup
ns le
per-
un
à sa
com-
riété
par
com-
c un
s, a
qu'il
bre :
sur
riété
mil-
e, de
vous
cer-
urer
erez
est
erre
une
istes
otre

, ne
runt
.
bles.
sou
ions
s de
de
eule-
Il
e au

I
C
C
C
P
L
C
V
C
d
d
p
m
\$
ti
et
le

moyen d'une hypothèque sur cette propriété et un privilège sur la plus-value donnée par la construction de l'édifice. C'est une chose qui se voit tous les jours, lors même que le terrain sur lequel on doit bâtir ne vaut pas un huitième du coût de l'édifice projeté. Le même raisonnement s'applique à un chemin de fer sur lequel on solliciterait un emprunt de trois millions de piastres. Car ici la propriété vaut relativement beaucoup plus que celle à laquelle je viens de faire allusion ; et lorsqu'il s'agira d'emprunter trois millions, ne sera-t-il pas facile d'obtenir un tel emprunt ? Très-certainement : et l'affirmation contraire est complètement rejetée par l'ensemble des transactions les plus ordinaires de la vie. Tous les jours, les hommes d'affaires sont appelés à résoudre de semblables objections, et ils y répondent exactement comme je viens de le faire.

Maintenant, M. l'Orateur, ce chemin coûtera, comme il a déjà été dit, \$4,732,387 de Québec à Montréal, en comprenant l'embranchement des Piles ; et de Montréal à Aylmer, y compris le chemin de St. Jérôme : \$3,601,649. D'Aylmer au Portage du Fort, le coût sera d'un million, ce qui fait un total de \$9,334,636 ; et, en ajoutant \$466,700 pour faire face aux dépenses imprévues, un chiffre rond de \$9,800,737. Mais la Province sera-t-elle appelée à déboursier toute cette somme ? Non, M. l'Orateur. La Province a déjà voté \$2,600,000, et les cités de Québec et Montréal, \$2,000,000 pour subventionner cette ligne. Un certain nombre de municipalités ont souscrit \$459,000 pour le même objet, qui, l'escompte déduit, laisse \$356,050. Je retranche les fractions et j'obtiens, en valeur au comptant, \$4,956,000, déjà assurées pour construire ce chemin.

Maintenant, M. l'Orateur, les résolutions qui sont actuellement devant cette chambre, proposent de convertir les 2,727,000 acres de terre en une somme d'argent de \$2,327,000. Il est également proposé que les Commissaires fassent en outre un emprunt de trois millions, ce qui nous donnera comme total de notre actif, \$10,386,000, laissant encore \$482,413, à titre de surplus additionnel, pour couvrir les frais d'escompte des bons des Commissaires et autres dépenses imprévues.

Or, M. l'Orateur, j'ai déjà fait mention de l'esprit libéral avec lequel les cités de Québec et de Montréal, et les municipalités des

environs, surtout celles qui avoisinent Montréal, ont souscrit en faveur de ce chemin de fer; et ces résolutions ont en vue de placer ces municipalités généreuses dans la meilleure position possible. Je crois que l'exemple de ces municipalités

Une voix. Vous faites leur position trop bonne.

—Non, certainement pas trop bonne. J'espère, dis-je, que leur exemple sera suivi par d'autres municipalités. Et ce fait a eu son influence sur la décision que le gouvernement a prise; car, tôt ou tard, il est probable que chaque corporation (marques d'assentiment), chaque municipalité contribuera comme elle le doit à la réalisation d'un projet aussi patriotique, et la province saura reconnaître cette générosité de leur part. Car, M. l'Orateur, ces municipalités, venant après les créanciers anglais, devront recevoir sur leurs généreuses souscriptions un intérêt s'élevant jusqu'à cinq pour cent (marques d'assentiment). Les autres corps municipaux seront par l'action du gouvernement engagés à suivre cet exemple (marques d'assentiment) dans nos entreprises futures.

Maintenant, le trésorier de cette province a démontré, tant par ses explications de l'autre soir que par son discours d'aujourd'hui, à la satisfaction de cette Chambre, que cette Province pourra faire face aux dépenses nécessaires, pour servir les intérêts de \$2,327,000, montant du nouveau subside, sans avoir recours à la taxation directe, résultat que la gauche de cette Chambre a essayé de laisser entrevoir.

Le trésorier a montré, par le budget de l'année prochaine, que nous aurons un revenu de plus de \$2,185,000, et l'état estimatif des dépenses, en comprenant l'intérêt sur les emprunts déjà faits, est de \$2,174,430, ce qui laisse un excédant de \$14,000. Ces chiffres comprennent la somme de \$116,000 qui est un placement et que nous ne devons réellement pas considérer comme faisant partie des dépenses, en sorte que nous avons un surplus véritable de \$130,000.

Cependant, je ne désire pas considérer la question à ce point de vue. Car, on dira que, chaque année, nous sommes appelés à faire ainsi des placements à titre de constructions ou autres dépenses du service public,—et bien que je considère que nous puissions déduire cette somme des dépenses et la considérer

comme un placement, je consens à ne la pas traiter comme formant partie du véritable excédant d'actif.

D'après les chiffres que l'Hon. Trésorier a donnés à cette chambre il n'y a qu'un instant, il nous est démontré que nous aurons \$80,000 d'excédant additionnel en conséquence de l'augmentation dans le prix des licences ; plus, \$37,000 provenant des timbres sur les polices d'assurance. Nous aurons, en outre, une rentrée de \$20,000 en réduisant les dépenses de la police provinciale ; \$10,000 par l'imposition d'un droit de timbre sur certaines pièces de procédure produites en justice et \$20,000 fournies par Québec et Montréal, à titre de contribution pour aider à l'entretien des prisonniers internés dans les prisons provinciales pour infractions aux lois municipales. Nous avons là une somme de \$167,000, somme plus que suffisante pour servir les intérêts des \$2,327,000, qui, à cinq par cent, et un pour le fonds d'amortissement ne requiert que \$138,000 annuellement.

En présence de ces faits et de l'exposé que nous a présenté l'Hon. Trésorier, je crois que cette Chambre doit être convaincue que la province de Québec possède des ressources suffisantes pour mener à bonne fin cette entreprise.

Maintenant, M. l'Orateur, pour démontrer que les Commissaires réussiront certainement à effectuer un emprunt de \$8,000 par mille en faveur du chemin projeté, il suffit de dire que la cité de Montréal a le dessein d'imposer sur le *tramway* de cette ville et a de fait perçu, l'année dernière, des droits au taux de \$800 par mille. Avant d'avoir tout tenté, devons-nous abandonner notre projet et laisser la Province retourner fatalement à l'état où elle était lorsque Jacques Cartier mit pour la première fois le pied sur les rives du St. Laurent ? Faut-il, par notre inaction, la priver de tout le commerce de l'Ouest et lui enlever tous les avantages qu'apporteraient des relations commerciales plus étroites avec la riche province d'Ontario ?

La cité de Montréal a proposé de taxer son *tramway* au taux de \$800 par mille ; et elle prétend que cette compagnie est parfaitement capable de payer cette somme vraiment considérable, pour une petite entreprise locale. Et quelle somme demandons-nous par mille, comme rendement de notre grande voie ferrée provinciale ? l'intérêt sur \$8,000 par mille empruntées par les

Commissaires. Si ce chemin ne peut servir les intérêts sur une si faible somme, il vaut autant nous résigner de suite à laisser dire que cette Province est destinée à ne jamais progresser. Si une voie ferrée passant à travers une population de 500,000 âmes et ayant des relations commerciales intimes avec le Grand Ouest et les plus riches comtés de la Province d'Ontario, ne peut pas réaliser des profits de \$560 par mille pour payer les intérêts et l'amortissement de \$3,000,000, ne devons-nous pas croire que cette Province est destinée à revenir jour par jour, lentement mais sûrement, vers cet état de barbarie qui s'est offert aux yeux de ses découvreurs ? (Plusieurs voix, Non ! Non !)

Le plus grand obstacle que rencontre notre projet est l'état peu prospère de la ligne du Grand-Tronc : voilà l'objection réelle que l'on a soulevée et que l'on peut soulever contre notre grande entreprise ; et elle doit nous faire pressentir la lutte que nous aurons à soutenir lorsque nous nous adresserons aux capitalistes anglais, et peut-être les combats que nous aurons à livrer même dans cette Chambre. Car, si nous éprouvons des difficultés à convaincre quelques-uns des Honorables députés de la praticabilité de notre projet, cet état de choses est dû, sans aucun doute, à ce que ces Honorables Messieurs ont sous les yeux le spectacle du Grand-Tronc (marques d'assentiment), et qu'ils peuvent apporter pour argument l'état peu encourageant des finances de cette compagnie.

Mais, M. l'Orateur, à qui revient le blâme dans cette circonstance ? Est-ce la faute du Canada si le Grand-Tronc n'a pas prospéré dans le passé ? Est-ce encore la faute de la Province de Québec ou de la Province d'Ontario, si le Grand-Tronc ne prospère pas même aujourd'hui ? Et quels sont donc ceux qui devront se frapper la poitrine en disant : " C'est nous qui sommes la cause de cet état de chose ! " Ceux-là, je ne crains pas de le dire, ceux-là sont les créanciers anglais du Grand-Tronc, eux-mêmes, (marques d'assentiment). Et ici, nous allons nous faire une idée exacte de la position de cette compagnie, montrer comment elle devrait prospérer et pourquoi elle ne prospère pas, ou plutôt, pour me servir du langage que je trouve dans un journal qu'on a eu l'obligeance de m'adresser,— " pourquoi le

Grand-Tronc n'a encore jamais payé de dividende, pas l'ombre d'un dividende, bien que son nom soit le Grand-Tronc ?”

Où est la faute ? La faute en est dans cette compagnie elle-même. Si un chemin de cette importance et de cet avenir, a absorbé tous les argents qui ont été prêtés pour l'assister, et les a absorbés sans produire un revenu suffisant pour payer les intérêts sur ses emprunts ; s'il a été comme une pieuvre, absorbant toujours sans rien rendre ; si, de fait, il n'a jamais pu payer ces intérêts, la faute en retombe toute entière sur son administration. Comment ce chemin a-t-il été administré ? Par qui a-t-il été administré ? Est-ce par nous ? Est-ce une compagnie de Québec ou d'Ontario qui a été chargée de gérer les affaires du Grand-Tronc ? Non, M. l'Orateur, les affaires du Grand-Tronc ont été administrées par les anglais eux-mêmes, par ceux de Londres surtout. Ces messieurs, chaque année, décidaient quelles seraient les dépenses de cette grande compagnie ; et ce sont eux, ou au moins leurs employés, qui ont absorbé les recettes et les dividendes. (Marques d'assentiment.)

Il est important que nous sachions ce que le chemin de fer du Grand-Tronc a réellement coûté : il a coûté \$102,000,000 ! Je suis certain que la Chambre est frappée comme moi de l'ampleur de ce chiffre. Il n'est pas étonnant qu'un chemin qui a coûté \$102,000,000, c'est-à-dire près de \$96,000 par mille, n'ait pas encore payé de dividende et que ses actionnaires aient la figure aussi inquiète que ses créanciers.—Comparons, en passant, ce chiffre de \$96,000 par mille avec celui de \$8,000 que nous voulons emprunter pour compléter notre chemin.—Il n'est pas étonnant, après cela que les créanciers anglais de ce chemin de fer aient été ruiné ou aient du moins perdu considérablement confiance dans des entreprises de cette nature. Il n'est pas étonnant, non plus, que les chemins de fer de la Rive Sud aient rencontré tant d'obstacles dans la négociation de leurs emprunts, et qu'on ait trouvé difficile de construire de petites voies ferrées de 25, 30 ou 40 milles, quoique subventionnées par la Province au taux de \$4,000 par mille. On est même surpris que dans de semblables circonstances, les personnes qui avaient la direction de ces entreprises, aient pu, même avec tout leur savoir-faire et leur habileté, en arriver à des résultats aussi satisfaisants.

Et, encore une fois, à qui revient le blâme de la position où se trouve le Grand-Tronc. Est-ce dû à notre province, à celle d'Ontario, à l'insuffisance de notre commerce? Non, mille fois non. La cause de cet état déplorable est la prodigalité avec laquelle on a écoulé les fonds souscrits pour construire le chemin du Grand-Tronc (marques d'assentiment).

Le chemin que nous nous proposons de construire, sera pour le moins égal au Grand-Tronc pour la qualité, puisque ses voies les plus importantes seront pourvues de rails d'acier et de ponts en fer, (marques d'assentiment) et le coût n'en dépassera pas \$27,000 par mille. Or, n'est-il pas raisonnable que nous comptions sur un résultat bien supérieur à celui qu'a obtenu une voie ferrée coûtant \$96,000 par mille! Il suffit d'indiquer ce dernier chiffre pour montrer à notre province et même aux étrangers qu'un chemin de cette sorte devait nécessairement être ruineux; tandis que le nôtre est dans les meilleures conditions possibles et que les garanties que nous offrons pour les remboursements, valent dix fois les garanties offertes par le Grand-Tronc.

Lorsque nous avons annoncé la politique du gouvernement sur cette matière, M. l'Orateur, un des Honorables Membres de cette Chambre a poussé un cri d'alarme, et ce cri d'alarme renfermait deux choses: un éloge du passé avec un avertissement pour l'avenir. N'était-ce pas faire en effet, un magnifique éloge du passé que de dire, comme s'est écrié le député de Lotbinière:— le gouvernement va faire, sortir notre province de l'âge d'or! N'était-ce pas rendre un hommage solennel au parti conservateur pour sa politique pendant les vingt-cinq dernières années? (marques d'assentiment.) Il y avait aussi un avertissement, dans ce cri d'alarme, un avertissement pour le futur; mais j'ose croire que cette Chambre, rassurée par les souvenirs d'un passé glorieux, continuera d'accorder sa confiance à un parti qui, jusqu'à ce jour, l'a toujours conduit par le chemin de l'honneur et du succès. Il nous fait plaisir, encore une fois, d'enregistrer cet aveu qui prouve que le vieux parti conservateur n'a jamais rien entrepris qui ne fût avantageux à la province de Québec. (Marques d'assentiment.) C'est le parti conservateur qui a doté cette Province et tout le Dominion de voies ferrées s'étendant d'Halifax jusqu'aux extrêmes limites ouest de la province d'Ontario, jusqu'à Sarnia! C'est le

parti conservateur qui a donné à notre province ce chemin de fer qui longe la Rive Sud du St. Laurent, jusqu'à Montréal ! Ce chemin ne touche cependant la Rive Nord que sur un espace d'environ 50 milles dans la province de Québec ; et tout cela doit être mis en ligne de compte quand on parle de l'âge d'or. Maintenant que les cantons de l'Est ont bénéficié pendant aussi longtemps des avantages que leur procure le Grand-Tronc, l'opposition veut nous prescrire notre manière d'agir, et nous dicter les conditions que nous devons apporter au développement de la richesse de la partie nord de la Province.

Elle prétend, par la bouche de son chef, que le Canada a déjà pris des engagements antérieurs et que nous ne pouvons enfreindre les droits acquis du Grand-Tronc, en construisant une voie ferrée sur la Rive Nord ; que le peuple de la province de Québec ne doit pas travailler à enrichir la Rive Nord ; que nous avons maintenant les pieds et les poings liés, et que nous ne devons pas sortir de notre position, crainte de nuire au Grand-Tronc ; va-t-elle, cette opposition, entraver tout effort tenté par nous dans la voie du progrès, et nous empêcher de rendre la Rive Nord aussi riche et aussi prospère que la Rive Sud. Non, non ! [assentiment à droite.] Tout cela est résumé dans le cri d'alarme poussé par l'honorable député de Lotbinière. Si vous construisez le chemin de fer du Nord, dit-il, vous vous montrez ingrats envers la compagnie du Grand-Tronc, et vous affichez un manque extrême de bonne foi. Et pourtant, M. l'Orateur, la province du Canada, comme le père de l'enfant prodigue, a montré une générosité sans bornes envers le Grand-Tronc, et a fait pleuvoir sur cette compagnie des avantages sans précédents.

Dans les comptes publics de l'année 1871, on trouve que le Canada a donné au Grand-Tronc \$15,457,458, indépendamment du chapitre des intérêts, lesquels se chiffrent par \$10,457,458, et sans compter encore un item spécial de \$7,302, ce qui forme en tout le montant fort raisonnable de \$25,607,393, que le Haut et le Bas-Canada ont donné au Grand-Tronc, à titre de cadeau, [marques d'assentiment.] Ceux qui disent que nous devons borner là nos efforts, peuvent-ils être sincères dans leur prétendu désir de voir avancer cette Province et de voir la Rive Nord devenir aussi prospère que la Rive Sud ?

Le Grand-Tronc nous accuse d'ingratitude, lorsque nous lui avons déjà donné \$25,607,393, [assentiment]. Je ne crois pas, M. l'Orateur, qu'il soit sincère, et l'Honorable député de Lotbinière a fait erreur en invoquant notre bonne foi et en cherchant à soutenir que nous faisons preuve d'ingratitude en construisant un chemin de fer qui pourrait dans quelques uns des endroits où il passe être préjudiciable aux intérêts du Grand-Tronc. Nous, habitants de la Rive Nord, nous reconnaissons volontiers la prospérité de la Rive Sud, nous l'admirons, nous nous en réjouissons ; et, aujourd'hui, sans vouloir détruire cet état prospère, nous venons demander à cette chambre de nous aider à arriver au même point enviable, d'atteindre au même état de prospérité et de progrès, [marques d'assentiment].

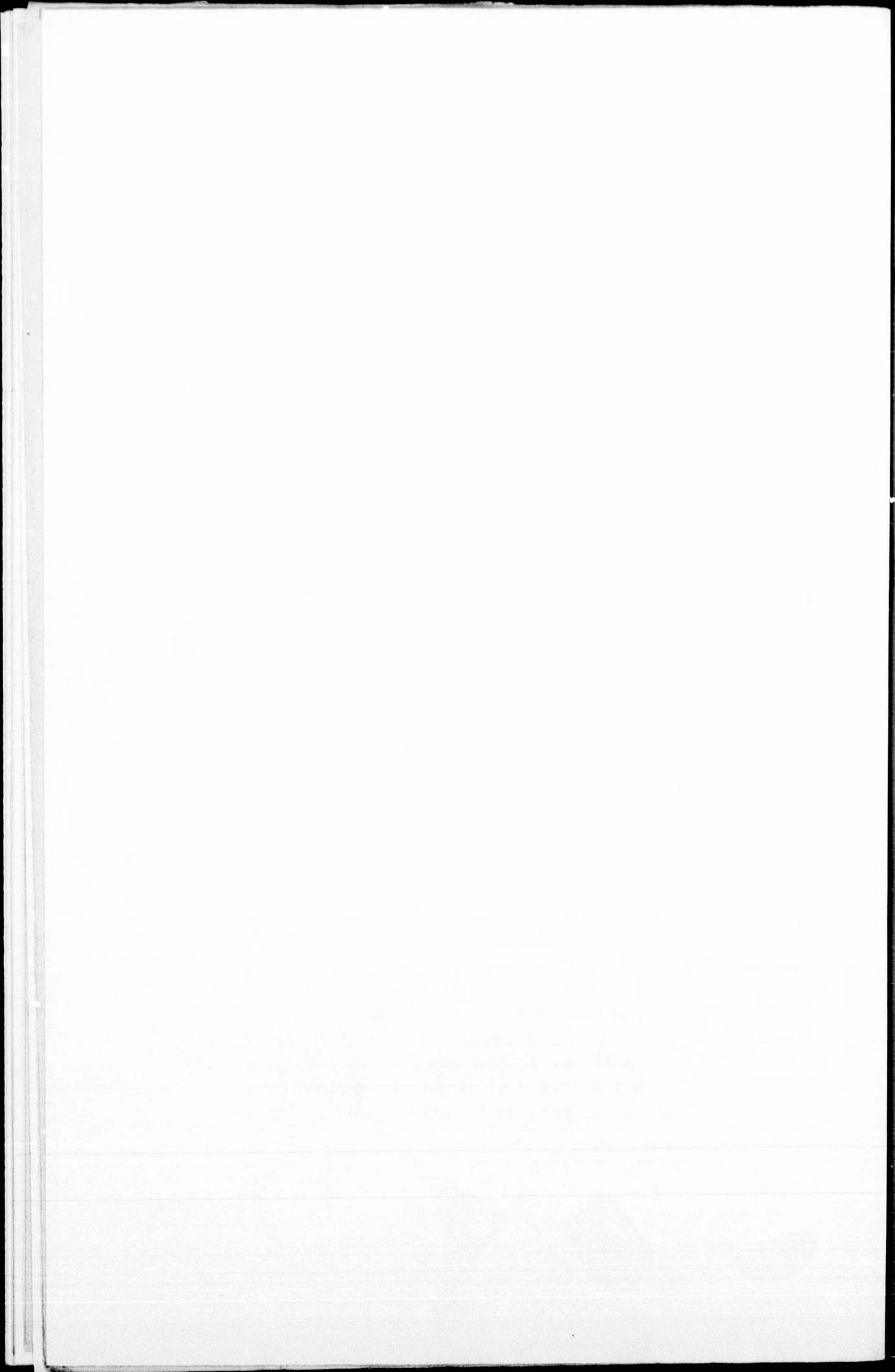
Jusqu'aujourd'hui, M. l'Orateur, notre progrès, sous ce rapport, a été lent ; mais maintenant nous voulons aller avec toute la vitesse possible et donner à nos ambitions l'élan de la locomotive. Jusqu'ici, la rive nord n'a possédé que 85 milles de voie ferrée dans la province de Québec, pendant que sur la rive sud 738 milles de chemin sont en opération, et ont transporté avec rapidité une quantité prodigieuse de marchandises et un nombre incalculable de passagers. Et pourquoi la rive Nord ne pourrait-elle pas jouir des mêmes avantages ? Jusqu'à présent nous avons toujours voyagé à pied et nous avons mis cinq ou six jours à faire un trajet que, sur la rive sud, on accomplit avec une étonnante célérité. On fait là-bas en cinq heures un parcours qui nous demande deux jours de marche.

Voilà, M. l'Orateur, la raison pour laquelle cette section nord de la province de Québec, aussi belle que la section au sud du St. Laurent, aussi riche sous le rapport du sol et plus riche en forêts, se trouve aujourd'hui tant en arrière. Si j'expose ces faits, ce n'est point dans le but d'établir une distinction entre les deux sections du pays. J'espère qu'il n'est pas nécessaire d'invoquer, à l'appui de la cause que je plaide, le sentiment de justice et de fraternité qui existe entre les canadiens fixés sur l'une et l'autre rive du St. Laurent. Je suis d'avis, qu'en toute justice pour nous, il est de notre devoir de montrer à la Chambre pourquoi nous sommes moins avancés que la rive Sud dans la voie du progrès. Le fait n'est point imputable à un manque d'énergie, ni de volonté,

nous lui
pas, M.
nière a
soutenir
chemin
l passe
bitants
spérité
ns ; et,
venons
e point
ogres,

apport,
vitesse
e. Jus-
e dans
lles de
ité une
culable
s jouir
voyagé
et que,
n fait
jours

n nord
ud du
che en
s faits,
s deux
uer, à
et de
l'autre
nous,
nous
ogres.
lonté,



ni à une insuffisance de vigueur chez nous, hommes du Nord : il est dû aux obstacles matériels que nous avons eu à rencontrer. Mais aujourd'hui la population qui habite notre rive du St. Laurent, tend la main vers celle qui est fixée sur l'autre rive, en demandant qu'on lui donne à son tour les mêmes avantages. Une chose à redouter en cette province, séparée comme elle l'est par le fleuve, est qu'il s'élève un esprit de jalousie entre ceux qui demeurent sur l'une des rives et ceux qui habitent l'autre, lorsqu'il s'agit d'utiliser les ressources que possède la province. C'est là un fait que nous devons appréhender et contre lequel il nous faut nous prémunir ; car, assez naturellement d'ailleurs, une telle division fait naître un sentiment de jalousie. Les avantages devraient, cependant, être également partagés entre les populations des deux rives, et le sentiment qui existe dans les rapports de famille, devrait également exister entre tous les habitants de cette province. Conséquemment, nous vous demandons à vous, habitants de la Rive Sud, qui jouissez d'une plus grande prospérité que nous, de nous prêter la main et de nous aider à augmenter notre richesse à l'égal de la vôtre. (Applaudissement.)

M. l'Orateur, ce que je dois maintenant ajouter est surtout destiné à retentir en dehors de cette enceinte ; car je dois me faire un devoir dans l'intérêt de la paix, qui heureusement règne actuellement parmi nous, de maintenir à jamais la bonne entente qui est le premier élément du bonheur du peuple de ce pays. Je dirai donc quelques mots, non pas dans le but de montrer aux députés de la Rive Sud la part que nous apportons au revenu public, mais afin de refuter des assertions faites hors de cette enceinte ; je dis avec plaisir *hors de cette enceinte*, car jamais je n'ai entendu ici, exprimer le sentiment, que venir en aide à l'exécution de la route du Nord était faire un injuste partage des deniers publics. Cette province s'est endettée de six millions pour aider aux lignes de la Rive Sud, aussi bien qu'aux lignes de la Rive Nord, et déjà cette Chambre a admis que la ligne de la Rive Nord, qui s'étend de Québec au Portage du Fort, a de justes titres à un subside plus considérable que les autres routes. (Ecoutez ! écoutez !) Ce n'est pas que je veuille en aucune manière amoindrir l'importance des lignes ferrées du Sud. Il y a sur la Rive Sud des voies aussi importantes que sur la Rive Nord

—des voies qui serviront de débouché au chemin du Nord— des voies dont la nécessité est sentie dans la Province et aussitôt que le chemin de fer de la Rive Nord sera construit, on trouvera nécessaire pour former des lignes de raccordement. Il est inutile, M. l'Orateur, vu que tous les membres de la Chambre connaissent les compagnies qui ont été formées et savent quels sont les mérites de chacune, il est inutile, dis-je, que je mentionne le nom de celles qui ont déployé tant d'énergie, en vue de la construction de ces lignes. Certainement, la voie ferrée de la Rive Nord une fois construite, nous sentirons la nécessité de finir certaines lignes de la Rive Sud. Je viens de déclarer que je montrerai à ceux qui se trouvent en dehors de la Chambre, que ce que nous demandons aujourd'hui est simplement un acte de justice, et que ce n'est nullement une tentative de spoliation de la caisse publique dans l'intérêt de notre projet. Nous ne proposons réellement pas de prendre cet argent, car nous rendons à la province plus de valeur en terre que nous ne prenons en argent. Si je fais cette observation, c'est comme je l'ai déjà dit, dans le but de détruire l'effet de la fausse interprétation donnée à notre projet, interprétation qu'on a à dessein répandue au moyen des journaux et de circulaires dont se sont servies de puissantes compagnies pour exciter la division, et faire naître un esprit de jalousie au milieu de nous. Il me faut donc dire que la population échelonnée sur la Rive Sud, depuis Lévis jusqu'aux frontières Ouest de la province, est moins nombreuse que la population de la Rive Nord. M. l'Orateur, lorsque nous faisons la demande qui est aujourd'hui devant la Chambre, nous ne sollicitons pas que la majorité nous donne ce qui lui appartient, mais nous demandons, nous qui constituons la majorité, qu'on nous rende simple et bonne justice. Et en faisant cette assertion, je n'inclus pas la population des rives Sud et Nord en bas de Québec, tels que Montmorency, Charlevoix, Chicoutimi et Saguenay, Bellechasse, Montmagny, L'Islet, Kamouraska, jusqu'à Gaspé, quoique leurs intérêts soient communs aux nôtres. Je compare seulement la population de cette partie de la province à travers laquelle le chemin projeté doit passer, à celle de la rive Sud entre les mêmes bornes.

Un autre fait important, que je dois mentionner et que la Cham-

bre n'ignore pas, est celui-ci : Nous demandons de convertir 2,727,000 acres de terre en une somme d'argent, mais nous, la rive Nord, avons versé dans le trésor provincial cinq fois cette somme. Prenez, par exemple, les états du revenu des forêts de la Province pour l'année expirée le 30 juin 1875, et vous verrez que les forêts du St. Maurice, de Pontiac et d'Ottawa ont rapporté une somme de \$468,773, tandis que celles de la Rive Sud n'ont donné qu'un revenu de \$53,953 pour la même période. Ce que nous demandons à la caisse publique n'est pas plus que notre part légitime, et la proportion qui vient d'être établie démontre que notre demande ne sort pas des bornes de la justice. D'un autre côté, la Rive Nord, sur les ventes de terres, a produit un revenu de \$13,552, tandis que la Rive Sud a donné \$20,413, ce qui montre que les chemins de fer de la Rive Sud ont donné à ses terres une valeur bien supérieure ; c'est ce qui explique comment il se fait que pour cet item, mais pour cet item seulement, la contribution du Sud excède celle de la Rive Nord de \$7,000.

De plus, pour montrer au public de cette Province que nous ne demandons pas un partagé inégal, comme je l'ai dit tout à l'heure, et pour étouffer les germes de divisions qui tendent à se produire, je prendrai comme preuve additionnelle l'item des licences. On voit par cet item que, sur la Rive Nord, les districts de Québec, Trois-Rivières, Joliette, Terrebonne, Montréal, Ottawa et Pontiac fournissent, sous ce chef, \$142,585.83, tandis que, sur la Rive Sud, les districts d'Arthabaska, Bedford, Richelieu, St. Hyacinthe, Beauce, Beauharnois, St. François et Iberville ne contribuent que \$23,535.19. Comparez ce chiffre avec celui de la Rive Nord \$142,585.83 ; la disproportion est frappante.

M. PICARD.—Combien donnent les cités de Québec et de Montréal ?

M. ANGERS.—Québec donne \$16,920.56, et Montréal \$114,943.38.

M. PICARD.—Bon !

M. ANGERS.—Je suis heureux, M. l'Orateur, de voir que l'Hon. député désire réclamer Montréal et Québec comme appartenant à la Rive Sud (on rit) et je dois en augurer que, animés de pareils sentiments, tous les députés de la Rive Sud n'hésiteront pas à accorder leur concours aux résolutions qui sont maintenant devant

Cham-

cette Chambre (marques d'assentiment). Je suis content de constater que l'Hon. député de Wolfe est le premier député du Sud qui, mu par cette impulsion spontanée, ait voulu réclamer les cités de Québec et de Montréal comme appartenant à la Rive Sud. (Applaudissements et hilarité.)

Voix.—Nous contribuons autant, à Québec et à Montréal seuls, pour les licences, que toute la Rive Nord.

M. ANGERS.—Je suis prêt à l'admettre (assentiment). Mais quels sont ceux qui font et alimentent le commerce, et qui, par leur énergie ont bâti Montréal et en ont fait la grande métropole commerciale de la province de Québec. Ce sont ceux-là mêmes qui vous demandent aujourd'hui une voie ferrée afin de continuer et d'étendre la prospérité du pays vers le nord et amener vers ces régions le même état de prospérité qui règne au Sud.

Il m'est inutile, en terminant ces remarques, de démontrer à cette Province pourquoi nous devons contracter de suite cette nouvelle obligation, et pourquoi nous devons, quant à présent seulement, du moins je l'espère, construire à nos dépens cette voie ferrée qui doit s'étendre de Québec jusqu'au Portage du Fort.

Notre Province avait acquis certains droits de la Législature fédérale. Nous devions avoir notre part des avantages du chemin du Pacifique. Mais avec la chute du parti conservateur s'est envolé ce que nous regardions comme des droits acquis. Ces droits ont été violés pour le profit d'Ontario. Néanmoins, je suis d'avis, M. l'Orateur, qu'en présence de ces faits, nous ne devons point nous décourager, ni permettre à l'Avenir de dire que nous avons eu à notre portée les moyens d'assurer la prospérité de notre Province, que nous en avons laissé échapper l'occasion, et que nous nous sommes croisés les bras pour en attendre une plus favorable. Ce n'est point là le langage, ni la ligne de conduite que doivent tenir des hommes d'énergie ; disons plutôt : atteignons l'objet que nous avons en vue, soyons à la hauteur de la tâche ! n'allons pas attendre qu'il soit trop tard pour construire cette route ! n'attendons pas pour faire les sacrifices que l'en reprise entraînera nécessairement, que ces sacrifices soient faits sans utilité ! Ces considérations ont forcé le gouvernement à adopter sans hésitation la marche qu'il suit. C'est sous l'empire de telles circonstances que sa politique a été préparée, politique qu'au point de vue

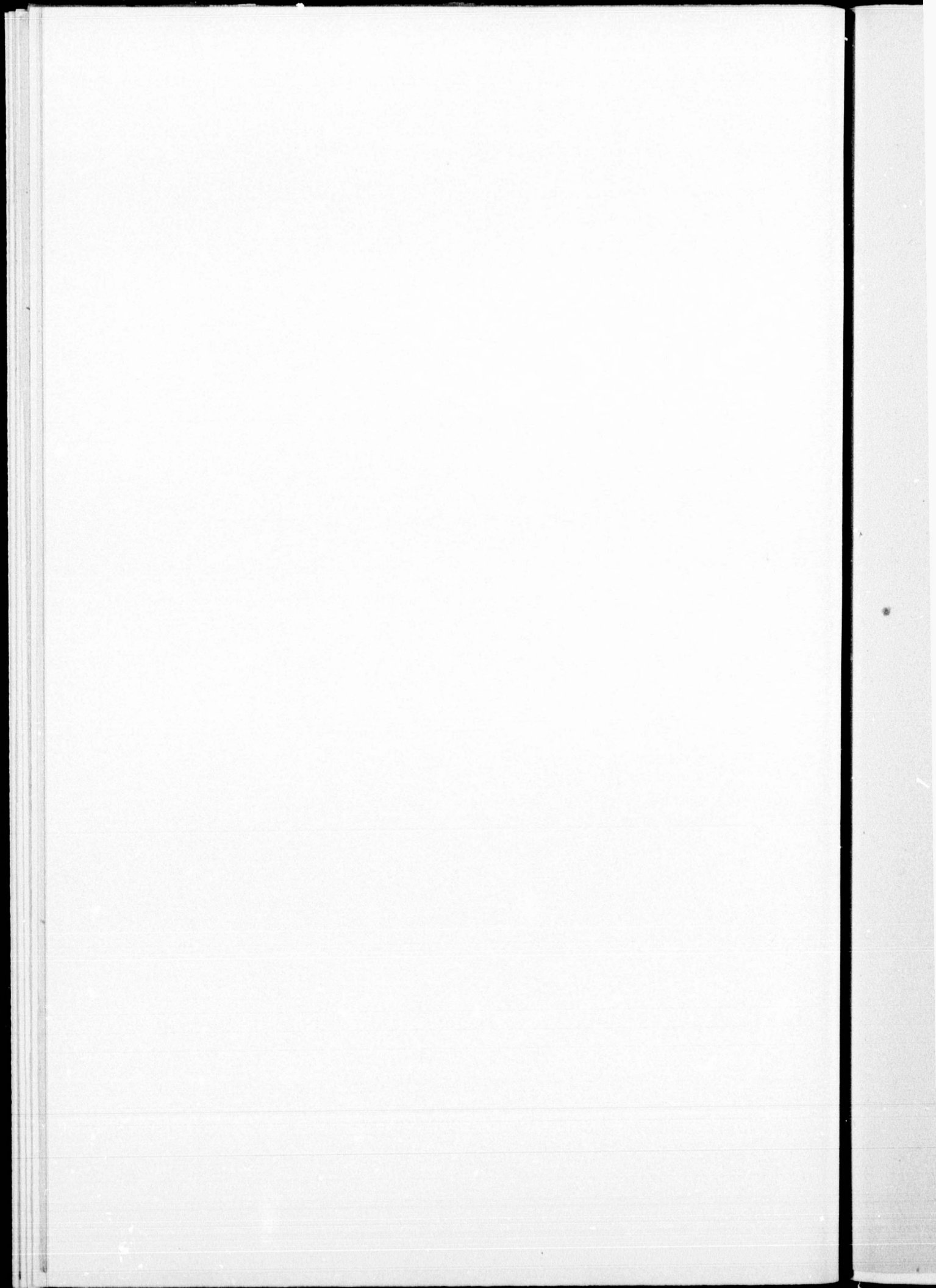
e cons-
ité du
mer les
ze Sud.

ontréal

Mais
qui, par
tropole
mêmes
ntinuer
ces

à cette
ouvelle
lement,
ferrée

islature
min du
envolé
bits ont
vis, M.
nt nous
ns eu à
ovince,
is nous
e. Ce
nt tenir
et que
ons pas
n'atten-
néces-
consi-
ation la
stances
de vue



commercial, je considère comme à la fois raisonnable et juste. Le gouvernement a dit : Si nous différons la construction du chemin de fer de Québec au Portage du Fort, si cette ligne n'est complétée qu'après la construction d'autres lignes rivales, jamais elle ne sera en état de lutter avec avantage contre le Canada Central, et les autres voies qui seront construites dans le but de diriger le trafic d'Ontario et des Etats de l'Ouest sur d'autres points au détriment de la province de Québec. (Ecoutez ! Ecoutez !) Je pense que le gouvernement a été sage et qu'il a prouvé sa sagesse en disant que nous devons construire cette route, afin d'être, pour ainsi dire, hors des atteintes d'une ligne rivale ; car, quand notre voie sera complétée, aucune compagnie ne s'aventurera à en construire une autre. En Angleterre aucun capital ne serait souscrit pour un tel objet. Les capitalistes anglais répondraient à ceux qui en feraient la demande : Vous avez été devancés par la province de Québec qui, bien pénétrée de l'importance du trafic de l'Ouest, n'est pas restée en arrière, et même avant que ce trafic fût créé, a tenu le feu de ses locomotives allumé et ses chars attachés les uns aux autres prêts à transporter les produits de ce grand commerce à Montréal et le surplus à Québec. (Applaudissements.)

Je crois, M. l'Orateur, que la Chambre comprendra la sagesse de cette politique, et je pense qu'elle sera disposée à rendre justice au gouvernement en décidant que cette question n'a pas été soumise à la Chambre prématurément, et en déclarant que nous n'avons pas demandé trop tôt que la province fasse les sacrifices qu'elle doit faire en pareil cas. Voici le moment de le faire, et pour peu que nous remettions encore, nous devons renoncer à jamais à l'idée d'avoir un chemin de fer s'étendant de Québec au Portage du Fort, chemin qui nous restituera les avantages du Pacifique. (Ecoutez ! Ecoutez :) Je considère que nous avons amené la question devant les Chambres en temps opportun, car si nous voulons avoir ce chemin, il faut nous décider, dès aujourd'hui, à le construire. En attendant, serait-il convenable que j'essayasse encore de rassurer la Chambre sur le succès de ce chemin ? Devrais-je m'efforcer de montrer dans quelle proportion le grand trafic sur lequel nous comptons affluera sur cette ligne ? Non, M. l'Orateur, il n'appartient pas à un membre de ma profession de se prononcer

sur une question de cette nature. Cependant, j'ai en ma possession, des témoignages écrits affirmant l'importance de cette ligne (assentiment) et prédisant son succès futur. (M. Angers montre ici la requête de la compagnie du Grand-Tronc) (marques d'assentiment.) Comment, ce chemin de fer est donc assez important pour faire trembler M. Potter, à Londres même, et pour le forcer à venir, en suppliant, devant cette Chambre, crier à la province de Québec : "Grâce, grâce ! ne nous ruinez pas en construisant le chemin de fer du Nord (assentiment et applaudissements). Nous n'avons pas ici à voir si notre politique doit ruiner M. Potter ou les créanciers de son chemin de fer ; ce que nous avons réellement à considérer et à sauvegarder, ce sont les intérêts de la Province qui doivent avoir le pas sur les intérêts des créanciers qui ont fourni leurs capitaux au Grand-Tronc (assentiment.)

La question, maintenant, se résume donc à ceci :

Consentirons-nous à sacrifier les intérêts de notre Province pour ne pas froisser les susceptibilités d'un petit nombre de créanciers anglais, ou d'un monsieur Potter ? Allons-nous laisser choir notre projet en présence du progrès et de la prospérité que ce chemin de fer doit apporter à toute la province de Québec ? Non, M. l'Orateur, et comme je l'ai déjà dit, il est urgent que nous construisions ce chemin et nous le construisons ! D'ailleurs, la Province n'a jamais entrepris et n'entreprendra jamais d'établir une ligne qui puisse ruiner le chemin du Grand-Tronc, car les deux voies ne sont pas parallèles. On a essayé mille fois de représenter en Angleterre que ce chemin de fer n'aura pas un trafic suffisant pour payer l'huile nécessaire aux roues des chars et aux pièces de la machine à vapeur, mais si telle est le cas, pourquoi donc tant vous alarmer, M. Potter, et mettre devant la Chambre une requête comme celle que nous y voyons ? Pourquoi faire tant d'efforts pour empêcher de naître un projet qui doit, suivant vous, mourir en naissant ?

Le pétition dit en outre que, dans l'intérêt de la Province, ce projet ne doit pas se réaliser ; le pétitionnaire donne des conseils à la Législature ! Mais de quel droit M. Potter vient-il nous aviser ? Il dit : vous pouvez faire ceci, mais vous ne devez pas aller au-delà de telle limite ; votre devoir est de sacrifier les intérêts

de la province de Québec et de respecter ceux du Grand-Tronc. (Ecoutez, écoutez !) Rejettons loin de nous cette requête et les conseils intéressés qu'elle contient, pour n'écouter que ce que nous inspire l'amour de notre pays et le désir patriotique de le faire riche et grand ! (applaudissements.)

J'espère que cette Chambre me pardonnera de l'avoir entretenu si longtemps, et qu'elle admettra de suite quelle tâche difficile c'est, pour un avocat, parmi tous, de traiter une question de chiffres. Sur ce point, je tiens, cependant, à rassurer la Chambre sur l'exactitude des chiffres que j'ai donnés. Elle peut les accepter sans la moindre hésitation ; ils sont extraits de documents officiels, et offrent une vérification facile. Les uns sont extraits des comptes publics de 1871, et du Year Book, tandis que les autres, se rapportant aux revenus et aux dépenses de cette Province, sont les chiffres mêmes fournis par l'hon. Trésorier.

Je demande encore une fois pardon à cette Chambre d'avoir occupé son attention si longtemps. Mais l'importance de la question exigeait ces développements. Et si la Chambre n'acceptait pas cette excuse, j'espère qu'un jour l'Avenir me justifiera, lorsque notre voie ferrée sera complétée et que nous pourrons nous rendre par le train, de Québec au Portage du Fort, et, du Portage du Fort, j'en ai du moins l'espoir si la Puissance fait son devoir, aller rendre visite à nos frères canadiens de la Colombie britannique. (Applaudissements prolongés.)

