

**CIHM
Microfiche
Series
(Monographs)**

**ICMH
Collection de
microfiches
(monographies)**



Canadian Institute for Historical Microreproductions / Institut canadien de microreproductions historiques

© 1998

The
cop
may
the
sign
che

This
Ce d

10x

The copy filmed here has been reproduced thanks to the generosity of:

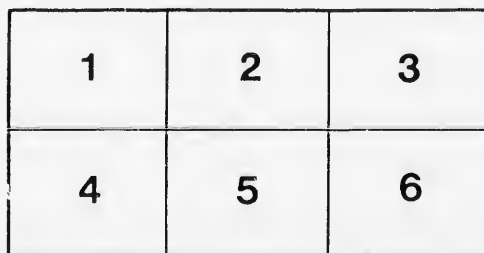
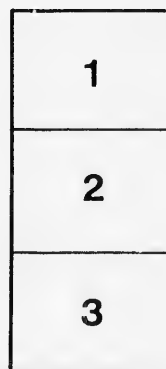
Université de Montréal

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.

Original copies in printed paper covers are filmed beginning with the front cover and ending on the last page with a printed or illustrated impression, or the back cover when appropriate. All other original copies are filmed beginning on the first page with a printed or illustrated impression, and ending on the last page with a printed or illustrated impression.

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

Maps, plates, charts, etc., may be filmed at different reduction ratios. Those 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:



L'exemplaire filmé fut reproduit grâce à la générosité de:

Université de Montréal

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.

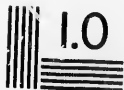
Les exemplaires originaux dont la couverture en papier est imprimée sont filmés en commençant par le premier plat et en terminant soit par la dernière page qui comporte une empreinte d'impression ou d'illustration, soit par le second plat, selon le cas. Tous les autres exemplaires originaux sont filmés en commençant par la première page qui comporte une empreinte d'impression ou d'illustration et en terminant par la dernière page qui comporte une telle empreinte.

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".

Les cartes, planches, tableaux, etc., peuvent être filmés à des taux de réduction différents. Lorsque le document est trop grand pour être reproduit en un seul cliché, il est filmé à partir de l'angle supérieur gauche, de gauche à droite, et de haut en bas, en prenant le nombre d'images nécessaire. Les diagrammes suivants illustrent la méthode.

MICROCOPY RESOLUTION TEST CHART

(ANSI and ISO TEST CHART No. 2)



APPLIED IMAGE Inc

1653 East Main Street
Rochester, New York 14609 USA
(716) 482-0300 - Phone
(716) 288-5989 - Fax

VOIES FERRÉES

PROVINCIALES.



QUÉBEC
BLUMHART & C^{ie}. LIBRAIRES-ÉDITEURS
26, RUE ST. PIERRE.

1871.

VOI

A l'Ed

. M

Près d'
écoulé de
politique
Provincia
fer, il ne
à propos
les effets
duits sur
fer projet
On se r
aide acco
par le G
était en f
nouveau,
et que cet
\$1710 par
que des
sauraient
gouverne
considérab
ruire tou
en fer. Le
nos difficu
placé notre
lente posi
admettait g
pourrait m
à un meille
ant à ouv
moyen de c
Le gouve
raison, que
Nord du St
ayant aidé
Grand Tron
avaient dro
en conséque
en argent et
égal a \$9,00

VOIES FERRÉES PROVINCIALES.

A l'Editeur du "Canadien,"

MONSIEUR,

Près d'un an s'étant maintenant écoulé depuis l'inauguration de la politique libérale du Gouvernement Provincial, à l'égard des chemins de fer, il ne serait peut-être pas mal à propos de jeter un coup d'œil sur les effets que cette politique a produits sur les différents chemins de fer projetés de la Province.

On se rappelle que la première aide accordée aux chemins de fer par le Gouvernement de Québec, était en faveur du système, alors nouveau, de chemins à lisses de bois, et que cet octroi était à raison de \$1710 par mille. Lorsqu'on a trouvé que des chemins de ce genre ne sauraient réussir, on a demandé au gouvernement des subsides plus considérables, afin de pouvoir construire toutes les lignes projetées en fer. Le règlement par arbitres de nos difficultés avec Ontario avait placé notre Province dans une excellente position financière, et l'on admettait généralement que l'on ne pourrait mettre le surplus du revenu à un meilleur usage qu'en l'employant à ouvrir nos campagnes au moyen de chemins de fer.

Le gouvernement, pensant, et avec raison, que les comtés de la Rive Nord du St. Laurent et de l'Ottawa, ayant aidé à la construction du Grand Tronc et des autres lignes, avaient droit à plus d'aide. Il donna, en conséquence, un octroi libéral, en argent et en terre, (1837.406 acres) égal à \$9,000 ou \$10,000 le mille,

au chemin de fer de la Rive Nord et au chemin de fer de colonisation du Nord. Le gouvernement a augmenté le subside accordé aux autres chemins d'environ \$660 par mille, c'est à dire, au lieu d'un octroi de \$1710 en argent il leur donna \$2500 par mille en bons à 5 pour cent. Dans toutes les parties du pays, cette politique ne laissa pas de causer un grand désappointement aux hommes versés dans les affaires de chemins à rails; ceux-ci prédisaient que le résultat de cette politique serait la construction du chemin de fer de la Rive Nord, et de celui-là seul. Ces hommes s'attendaient à ce que la politique du gouvernement à l'égard des chemins à lisses de fer serait, pour le moins, proportion gardée, aussi libérale que sa politique à l'égard de chemins à lisses de bois qui contaient le quart des premiers, c'est à dire que le subside serait de \$6000 à \$7000 par mille.

L'hon. M. Roberston, Trésorier de la Province, à qui nous devons, en grande partie, l'état prospère de nos finances, se rendit en Angleterre et y négocia quatre millions de bons à 5 pour cent; cet emprunt est probablement le plus avantageux qu'une province ait jamais fait. Il est heureux que l'honorable monsieur, le seul membre de l'ancien ministère qui ait gardé son portefeuille, reste pour compléter son œuvre si bien commencée. En acceptant de nouveau le portefeuille de Trésorier,

M. Roberston a eu certainement plus en vue l'intérêt de la province que ses propres intérêts.

L'opinion des hommes pratiques, à laquelle j'ai référé, se vérifie cependant. Laisant de côté les lignes de la Rivé Nord (dont les progrès doivent satisfaire tout le monde,) les lignes qui ont fait quelque progrès durant l'année sont celles de Lévis et Kennébec et de Sherbrooke et Kennébec. Le succès de la première est dû à ce fait, qu'ayant la perspective d'un trafic effectné sur un parcours plus long que n'importe quel autre chemin de fer du Canada, si l'on en excepte le "Great Western," cette compagnie a pu aisément placer une portion de ses fonds à Londres. Les directeurs du chemin de Sherbrooke et Kennébec ont pu, par leurs capacités, leur énergie et leur influence dans le cercle de la finance, faire progresser cette seconde compagnie. A part les exceptions, et quelques travaux peu considérables sur le chemin de Chambly et celui de la Rivière Noire, pas un dollar n'a été dépensé sur les 115 milles de voies ferrées en faveur desquelles l'Hon. M. Roberston s'attendait que la Province fût appelée à faire des octrois.

Il est alors évident que le l'allocation de \$2,500 par mille n'a pas plus fait de bien cette année—quoiqu'il n'y eût jamais une année plus favorable à la construction des chemins de fer—que si elle n'eût jamais été votée, et que, à moins qu'une nouvelle distribution plus libérale ne soit faite, les quatre millions de piastres resteront dans le coffre public, au lieu d'être employés à développer le pays comme le Parlement l'avait en vue.

Il était entendu, à la dernière session, lorsqu'on a adopté cette politique à l'égard des chemins de fer, que tous les chemins compris dans les classes B et C, (ceux qui devaient recevoir un octroi de \$2500 par mille) qui n'auraient pas fait une certaine quantité d'ouvrage durant l'année, perdraient leurs octrois qui seraient divisés parmi les chemins des mé-

mes classes en voie de progrès. Si l'on agissait d'après cette entente, les deux lignes dont je viens de parler seraient dans une position enviable; mais vu qu'il n'est pas probable que le Parlement veuille agir de la sorte, je suggèrerai le ré-ajustement suivant, lequel n'obligera la Province à emprunter que deux au lieu de quatre millions.

Faire une nouvelle classe de chemins ou classe "D" devant recevoir un subside spécial au montant de \$6000 par mille, sujet aux conditions suivantes.

1 Ils auront une longueur de plus de 50 milles.

2 Ils ne seront pas parallèles, ou presque parallèles, en dedans de 30 milles, à aucune autre ligne déjà existant ou projetée, ou à aucune rivière navigable.

3 Ils traverseront en entier ou en partie plus d'un comté de la Province de Québec.

4. Ils serviront dans tout leur parcours, y compris leurs terminus, une population d'au moins 50,000 personnes. Cette classe comprendrait, pour le présent, trois lignes seulement déjà projetées, savoir : le chemin de Québec et du Lac St. Jean, de Lévis et de Kennébec, et de Sherbrooke et Kennébec. Je pense que tout le monde admettra que ces chemins sont dignes d'être classés séparément, vu qu'ils sont d'une grande importance pour la Province, ouvrant comme ils doivent le faire, des comtés tels que Chicoutimi, Montmorency, Beauce, Dorchester, Wolfe, Mégantic, comtés qui, aussi bien que ceux de la Rivé Nord, n'ont reçu aucun bénéfice, jusqu'ici, des octrois accordés aux chemins de fer. Une fois que ces lignes seront complétées, presque tous les comtés de la Province seront sur un pied d'égalité à cet égard.

Les autres lignes projetées étant d'une importance plus locale,—la plupart étant dans les cantons de l'Est où les municipalités sont plus libérales,—et un grand nombre d'entre elles devant parcourir presque le même terrain, n'ont pas les mêmes

droits à annuoir
troi, di
je crois
les plus
de ces
dange
truire
récelle
homme
pour co
qui cou
le seul
du gou
Ainsi
serait à

Chemin
Rive
Pilles;
colonisa
et de
Aylmer
ver....

Chemin de
bec et
Jean, L
uébec.
et Kenn

Toutes les
projetées
dont, su
calculs,
seulement
construit
de M
dans se
budget
224 mil
classes).

T
Ces \$5,
pendant
car toutes
ront pas
Supposon
annuelle
000. En d
du Trésor
de piast
annuel a
pour les a
tant ce q
le résultat

de progrès. Si
s cette entente, les
e vieux de parler
position enviable;
pas probable que
le agir de la sor-
le ré-ajustement
obligera la Pro-
que deux au lieu

elle classe de che-
" devant recevoir
au montant de
jet aux conditions

longueur de plus

pas parallèles, ou
en dedans de 30
autre ligne déjà
e, ou à aucune ri

et en entier ou en
nté de la Provin

us tout leur par-
ars terminus, une
oins 50.000 per-
se comprendrait.
lignes seulement
r; le chemin de

t. Jean, de Lévis
le Sherbrooke et
se que tout le
ue ces chemins
assés séparément,

grande impor-
vince, ouvrant
e faire, des com-
ntimi, Montmo-
chester, Wolfe,

i, aussi bien que
ord, n'ont reçu
ntici, des octrois
ns de fer. Une
seront complè-
es cotés de la

un pied d'éga-

projetées étant
plus locale,—la
les cantons de
alités sont plus
nd nombre d'en-
prévoir presque
pas les mêmes

droits à l'aide du gouvernement. Né-
anmoins je leur donnerais un oc-
troi, disons de \$30,000 par mille. Car
je crois que l'on ne construirait que
les plus utiles et les plus praticables
de ces chemins et qu'il n'y a pas de
danger que le subside fasse cons-
truire des chemins qui ne sont pas
réellement utiles, parce que les
hommes ne sont pas assez insensés
pour construire un chemin inutile
qui coûtera \$30,000 par mille, dans
le seul but d'obtenir \$3,000 par mille
du gouvernement.

Ainsi l'aide devant être accordée
serait à peu près comme suit :

CLASSE A.

Outre les octrois de terre.

Chemin de fer de la Milles Rive Nord et des Piles; chemie de colonisation du Nord et de St. Jérôme Aylmer & Deep Ri- ver.....environ 410	\$2,640,000
--	-------------

CLASSE D.

Chemin de fer de Qué- bec et du Lac St. Jean, Lévis et Ken- nébec. Sherbrooke et Kennébec, environ 320 à \$6000	1,920,000
---	-----------

CLASSES B et C.

Toutes les autres lignes projetées 795 milles dont, suivant mes calculs, 240 milles seulement seront construits (l'estimé de M. Roberston dans son dernier budget équivalait à 224 milles de ces classes).....environ 240 à 300	\$720,000
Total.....	970 \$5,280,000

Ces \$5,280,000 ne devront pas cepen-
dant être dépensées tout à la fois,
car toutes ces lignes projetées ne se-
ront pas finies dans moins de dix ans.
Supposons dix ans, alors la dépense
annuelle moyenne serait de \$528,
000. En dépensant le surplus actuel
du Trésor public,—plus d'un million.
de piastres,—estimant le surplus
annuel à \$200,000, comme cela a été
pour les années passées, et en emprun-
tant ce qui est requis chaque année
le résultat, à la fin des dix années,

serait que la Province aurait en-
pur té environ \$1,869,000, au lieu
de \$4,000,000, ainsi que le Parlement
y a pourvu. J'annexe ici un exposé.

(Le revenu de la Province a aug-
menté rapidement depuis 1867, et
l'on a raison de croire qu'il augmen-
tera beaucoup plus encore, grâce à
la construction de ces chemins de
fer, qui donneront l'élan aux ventes
des Terres de la Couronne et au
commerce de bois, ses principales
sources de revenu; mais je laisse
les chiffres comme auparavant.)

Juin 30, 1873.—Sur- plus dans le Trésor portant intérêt de 6 pour cent.....	\$948,000
Juin 30, 1874.—Intérêt d'un an sur \$948,000 à 6 pour cent.....	56,880
Estimé du surplus pour l'année.....	700,000
Juin 30, 1875.—Intérêt d'un an sur \$1,204,880 à 6 pour cent.....	72,292
Surplus suivant l'esti- mé du Trésorier.....	207,000
	\$1,481,172
Juin 30, 1876.—Subsi- de proportionnel pour chemins de fer pour l'année 1875- 76. \$528,000, moins le surplus \$200,000.	\$328,000
Moins l'intérêt d'un an sur \$1,156,173 à 6 pour cent.....	69,370
	258,630
	\$1,225,542
Juin 30, 1877.—Subsi- de proportionnel, 1876-77 \$528,000, moins le surplus \$200,000.....	\$328,000
Moins un an d'intérêt sur \$897,542 à 6 pour cent.....	53,852
	274,148
	\$951,354
Juin 30, 1878.—Subsi- de proportionnel 1877-78 \$528,000 moins le surplus de \$200,000.....	\$328,000
Moins l'intérêt d'un an sur \$623,394 à 6 pour cent.....	37,403
	290,497
	\$660,797
Juin 30, 1879.—Subsi- de proportionnel pour 1878-79 \$528,-	

900, moins le surplus de \$200,000....	\$328,000	
Moins l'intérêt d'un an sur \$332,797 à 6 pour cent.....		19,937
		<u>308,033</u>
		\$332,763
Jun, 30 1880.—Subside proportionnel 1870-80 \$528,000 moins le surplus de \$200,000.....	\$328,000	
Moins l'intérêt d'un an sur \$24,764 à 6 pour cent.....	\$ 1,435	326,515
		<u>326,515</u>
Surplus.....		\$ 26,249
Jun, 30 1881.—Subside proportionnel pour 1880-81, \$528,000, moins le surplus de \$200,000....	\$328,000	
Intérêt sur bons émis \$391,751, un an à 5 pour cent.....	\$ 13,085	343,087
		<u>343,087</u>
Dettes.....		\$316,638
Jun, 30 1882.—Surplus proportionnel, 1881-82 \$528,000, Moins le surplus de \$200,000.....	\$328,000	
Intérêt sur bons émis \$643,838 à 5 pour cent.....	\$ 32,241	360,241
		<u>360,241</u>
Jun, 30 1883.—Subside proportionnel 1882-83 \$528,000, moins le surplus de \$200,000.....	\$328,000	
Intérêt sur bons émis \$1,005,079 à 5 pour cent.....	50,253	378,253
		<u>378,253</u>
Jun 30, 1884.—Subside proportionnel 1883-84, \$528,000 moins le surplus de \$200,000.....	328,000	
Intérêt sur bons émis \$1,383,332 à 5 pour cent.....	69,166	397,166
		<u>397,166</u>
Jun 30, 1885.—Subside proportionnel 1884-85 \$528,000 moins le surplus de \$200,000.....	\$328,000	
Intérêt sur bons \$1,780,498 à 5 pour cent.....	80,024	417,024
		<u>417,024</u>
Dettes.....		\$1,869,522

Au bout de dix ans on aurait complété 970 milles de chemin de fer;

contre quoi il y aurait le surplus annuel de \$200, 000, avec \$93,000 d'intérêt à payer.

Je pense que cette aide serait suffisante pour assurer la construction de toutes les lignes projetées qui sont réellement utiles. La construction de ces chemins placera la Province de Québec dans un état plus prospère que celui de toutes les autres Provinces de la Puissance.

Je ne crois pas qu'aucune somme moins considérable que celles que je viens de nommer soit suffisante pour permettre aux compagnies de construire leurs chemins. Les bons de chemins de fer ne sont pas aussi faciles à placer sur le marché de Londres qu'on pourrait le croire, et il serait le comble de la folie pour une compagnie d'essayer d'y prélever des fonds avec un subside de \$2,500 par mille, et le modeste capital souscrit que possèdent nos chemins de fer, surtout lorsqu'on considère que près de la moitié du subside revient au Gouvernement Fédéral pour payer les taxes sur le matériel roulant.

La plupart des compagnies de chemins de fer des Etats-Unis, qui vont chercher des fonds en Angleterre, ne commencent leurs négociations que lorsque la moitié de leurs lignes est en opération, ou bien que lorsqu'elles ont une garantie de \$8,000 à \$12,000 par mille sur laquelle on puisse bâser une hypothèque. Même avec cette garantie, je crois qu'il n'y a pas une seule nouvelle ligne américaine qui ait pu placer ses bons sur le marché de Londres depuis deux ans, et il est rumeur qu'une compagnie canadienne, ayant de meilleures garanties encore, (je ne fais allusion à aucune compagnie dans le voisinage de Québec) n'a pas réussi non plus à placer ses bons sur le marché anglais.

Ainsi on comprend que la construction d'un chemin de fer n'est pas une chose aussi facile qu'on pourrait le croire, et l'on verrait la nécessité du ré-ajustement que je viens de proposer.

Votre etc.

Le 15 oct. 1874.

it le surplus an-
ec \$93,000 d'in-

aide serait suf-
la construction
s projetées qui
s. La construc-
placera la Pro-
us un état plus
de toutes les
la Puissance.

aucune somme
ue celles que je
e suffisante pour
gnies de cons-
s. Les bons de
ont pas aussi fa-
marché de Lon-
le croire, et il
a folie pour une
d'y prélever des
le de \$2,500 par
capital souscrit
chemins de fer,
sidère que près
side revient au
éral pour payer
riel roulant.

compagnies de
Etats-Unis, qui
nds en Angle-
t leurs négocia-
mottié de leurs
ou, ou bien que
ne garantie de
mille sur laquelle
ne hypothèque.
arantie, je crois
eule nouvelle li-
ait pu placer ses
e Londres depuis
rumeur qu'une
me, ayant de
s encore. (je ne
une compagnie
Québec) n'a pu
ancer ses bons sur

nd que la cons-
n de fer n'est
si facile qu'on
et l'on verrait la
istement que je

