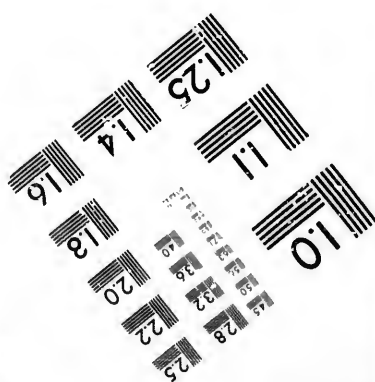
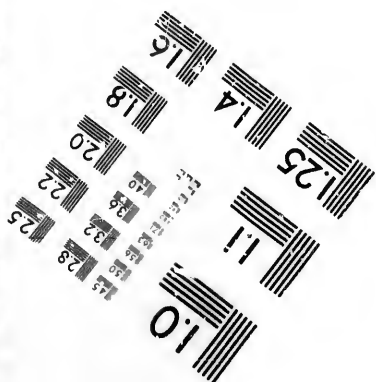
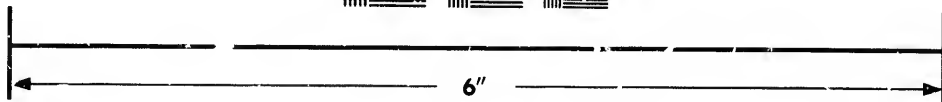
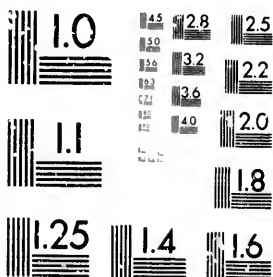


**IMAGE EVALUATION  
TEST TARGET (MT-3)**



**Photographic  
Sciences  
Corporation**

23 WEST MAIN STREET  
WEBSTER, N.Y. 14580  
(716) 872-4503

1.45 1.28 1.25  
1.32 1.2  
1.18

**CIHM/ICMH  
Microfiche  
Series.**

**CIHM/ICMH  
Collection de  
microfiches.**



Canadian Institute for Historical Microreproductions / Institut canadien de microreproductions historiques

10

**© 1981**

Technical and Bibliographic Notes/Notes techniques et bibliographiques

The Institute has attempted to obtain the best original copy available for filming. Features of this copy which may be bibliographically unique, which may alter any of the images in the reproduction, or which may significantly change the usual method of filming, are checked below.

L'Institut a microfilmé le meilleur exemplaire qu'il lui a été possible de se procurer. Les détails de cet exemplaire qui sont peut-être uniques du point de vue bibliographique, qui peuvent modifier une image reproduite, ou qui peuvent exiger une modification dans la méthode normale de filmage sont indiqués ci-dessous.

- Coloured covers/  
Couverture de couleur
- Covers damaged/  
Couverture endommagée
- Covers restored and/or laminated/  
Couverture restaurée et/ou pelliculée
- Cover title missing/  
Le titre de couverture manque
- Coloured maps/  
Cartes géographiques en couleur
- Coloured ink (i.e. other than blue or black)/  
Encre de couleur (i.e. autre que bleue ou noire)
- Coloured plates and/or illustrations/  
Planches et/ou illustrations en couleur
- Bound with other material/  
Relié avec d'autres documents
- Tight binding may cause shadows or distortion  
along interior margin/  
La reliure serrée peut causer de l'ombre ou de la  
distortion le long de la marge intérieure
- Blank leaves added during restoration may  
appear within the text. Whenever possible, these  
have been omitted from filming/  
Il se peut que certaines pages blanches ajoutées  
lors d'une restauration apparaissent dans le texte,  
mais, lorsque cela était possible, ces pages n'ont  
pas été filmées.
- Additional comments:/  
Commentaires supplémentaires:

- Coloured pages/  
Pages de couleur
- Pages damaged/  
Pages endommagées
- Pages restored and/or laminated/  
Pages restaurées et/ou pelliculées
- Pages discoloured, stained or foxed/  
Pages décolorées, tachetées ou piquées
- Pages detached/  
Pages détachées
- Showthrough/  
Transparence
- Quality of print varies/  
Qualité inégale de l'impression
- Includes supplementary material/  
Comprend du matériel supplémentaire
- Only edition available/  
Seule édition disponible
- Pages wholly or partially obscured by errata  
slips, tissues, etc., have been refilmed to  
ensure the best possible image/  
Les pages totalement ou partiellement  
obscurcies par un feuillet d'errata, une pelure,  
etc., ont été filmées à nouveau de façon à  
obtenir la meilleure image possible.

This item is filmed at the reduction ratio checked below/  
Ce document est filmé au taux de réduction indiqué ci-dessous.

10X	12X	14X	16X	18X	20X	22X	24X	26X	28X	30X	32X
						✓					

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

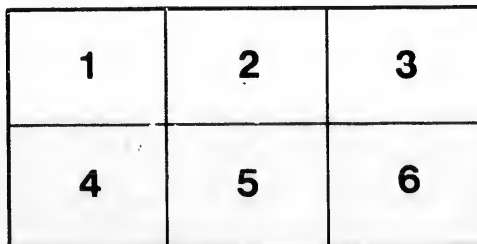
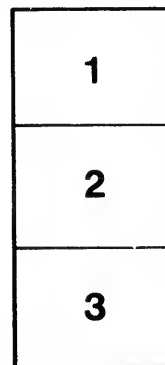
Library of the Public  
Archives of Canada

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  $\nabla$  (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:

La bibliothèque des Archives  
publiques du Canada

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.

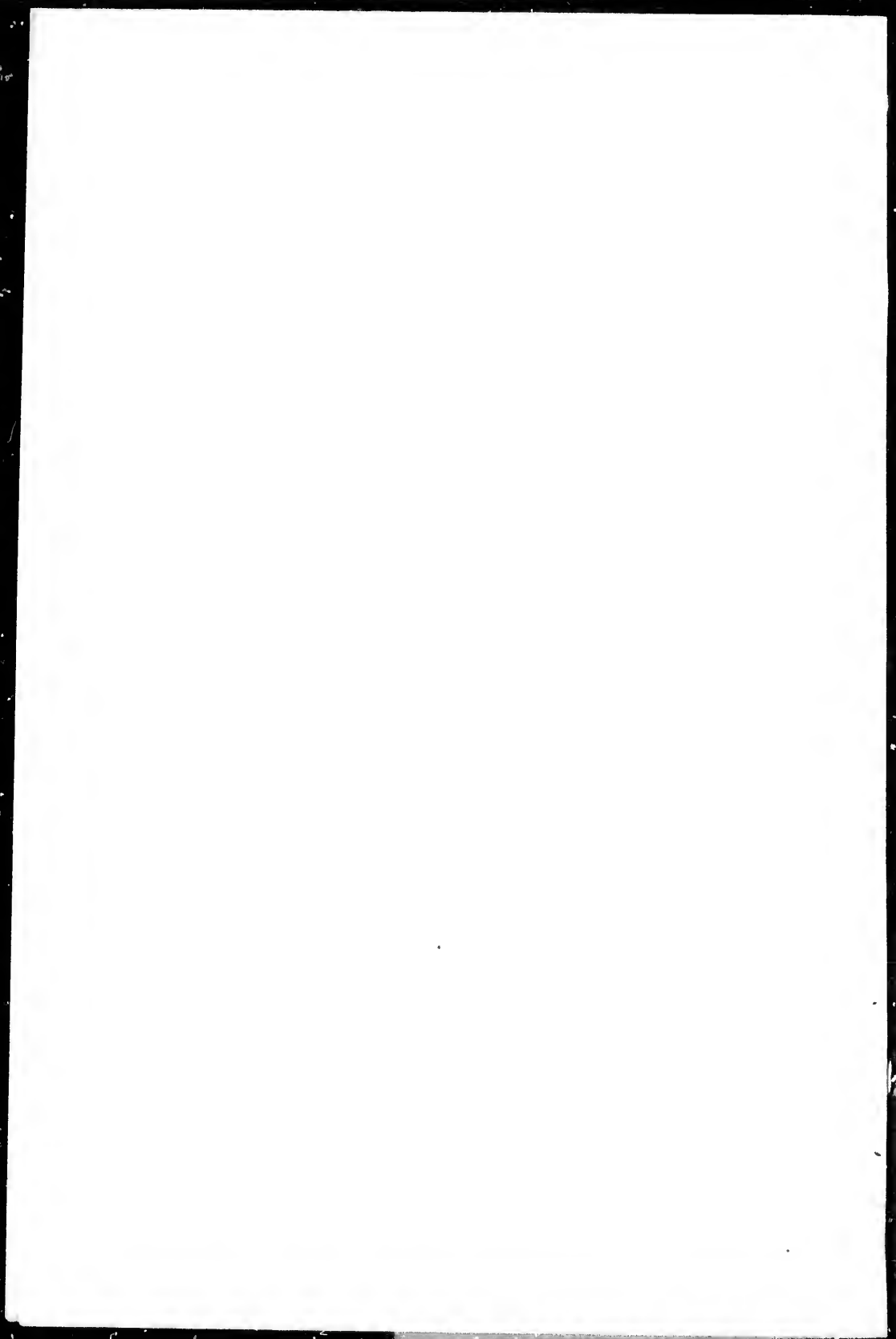
Les exemplaires originaux dont la couverture en papier est imprimée sont filmés en commençant par le premier plat et en terminant soit par la dernière page qui comporte une empreinte d'impression ou d'illustration, soit par le second plat, selon le cas. Tous les autres exemplaires originaux sont filmés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

ails  
du  
diffier  
une  
page

rata  
elure,  
à



CHEMIN  
DE LEVIS ET KENNEBEC

---

REFUTATION

DE LA

BROCHURE DE C. A. SCOTT

PAR

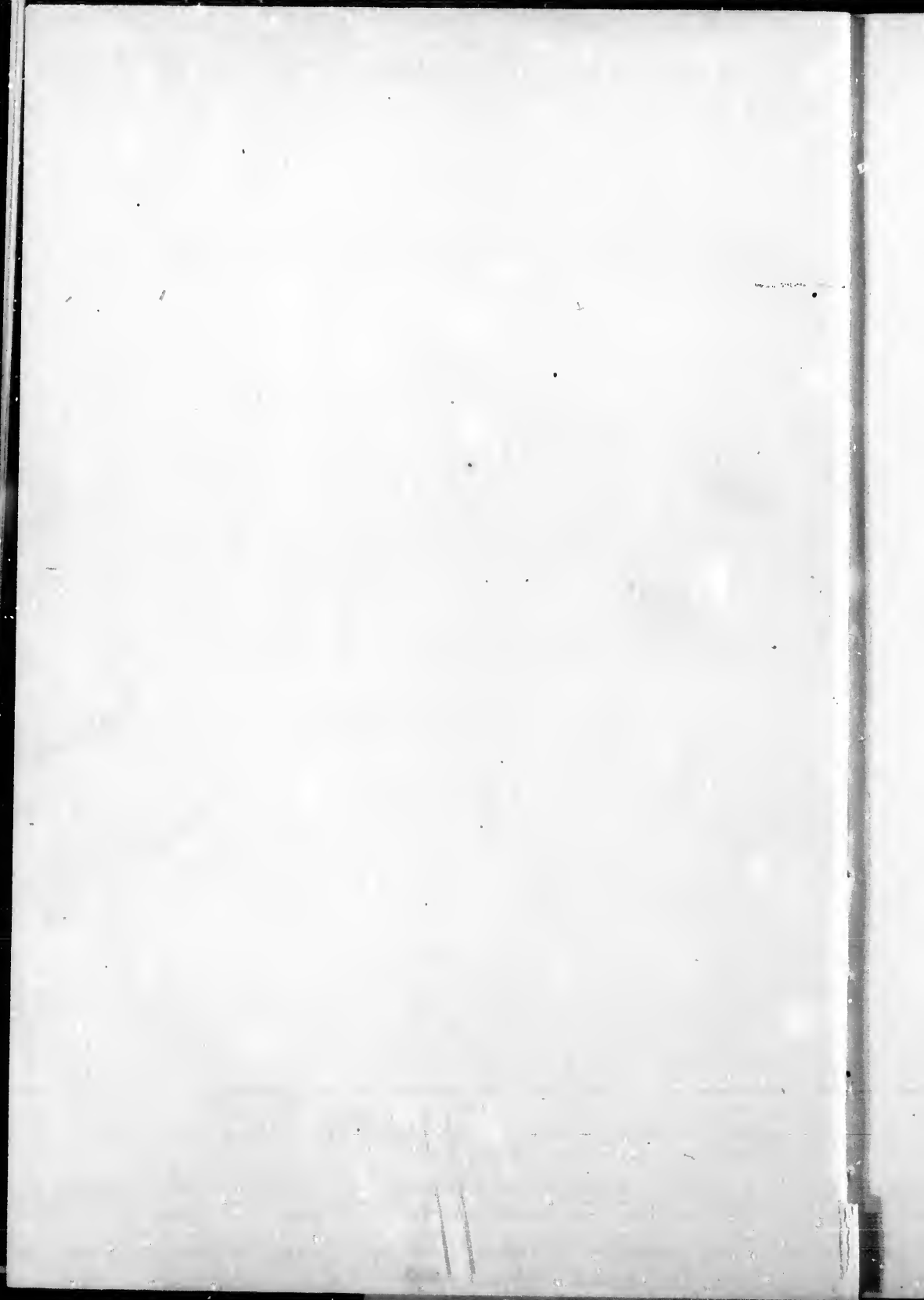
L. N. LAROCHELLE



QUÉBEC  
IMPRIMERIE AUGUSTIN COTÉ ET C<sup>ie</sup>

---

1877



# CHEMIN

DE

## LÉVIS ET KENNEBEC.

---

Il y a quelques semaines, M. le curé de St Anselme eut l'obligeance de me communiquer une brochure intitulée : *Chemin de fer de Lévis et Kennebec et ses embarras,—par Charles A. Scott, un des ci-devant contracteurs. Histoire concise des relations de Larochelle et Scott avec la ligne depuis son début jusqu'au temps actuel.* Ne pouvant m'expliquer pourquoi je n'avais pas reçu cette brochure, je fis volontiers la part de l'inadvertance, comptant bien que M. Scott ne manquerait de me l'adresser. J'attendis en vain ; je n'ai pas encore reçu ce pamphlet, qui me concerne plus que mon ex-associé, et il me fait peine de constater qu'au lieu de l'inadvertance que je supposais, il n'y a que malveillance, manque de gentillesse et animosité chez mon ex-associé, qui a de propos délibéré commis cette omission.

Je me demande ce que j'ai pu raisonnablement lui faire pour mériter cette malveillance et cette animosité ? Serait-ce parceque pendant longtemps, je lui ai donné la plus généreuse hospitalité ? Il me semble pourtant qu'après avoir eu M. Scott pour associé durant cinq ans, après l'avoir en toute circonstance traité en gentilhomme, j'avais bien droit de recevoir de sa part l'histoire écrite par lui, et d'une manière injuste à mon égard, d'une entreprise qui m'est chère à plus d'un titre, au succès de laquelle je me suis constamment dévoué et où j'ai perdu le peu de fortune que j'avais acquis par mon travail et mon industrie personnelle..... Peut-être mon ex-associé éprouve-



t-il un certain malaise de l'injustice avec laquelle il me traite dans cette brochure ? C'est la seule explication que je trouve à l'inexcusable omission dont il s'est rendu coupable envers moi, et j'accepte cette explication avec d'autant plus de plaisir qu'elle me porte à croire que s'il me traite injustement, mon ex-associé est encore accessible à ce sentiment de l'honneur que j'avais cru remarquer chez lui dans le cours de nos relations.

Quoiqu'il en soit, je n'ai pu me procurer sa brochure ni en prendre connaissance que grâce à l'obligeance de M. le curé de St. Anselme, car, chose singulière ! elle n'a été mise ni en vente ni en circulation gratuite chez les libraires, ce qui explique les retards que j'ai mis à réfuter les erreurs qu'elle renferme et à rétablir les faits qu'elle dénature. C'est une besogne pénible ; mais je dois l'accomplir en justice pour moi-même, comme pour tous les autres qui, au Canada, ont contribué à l'avancement de cette belle entreprise du Chemin de fer de Lévis et Kennebec, eux dont M. Scott méconnaît d'une manière si outrageante les sacrifices et les justes réclamations. Si les prétentions exorbitantes des soi-disant capitalistes anglais ont pu trouver un défenseur zélé dans la personne de mon ex-associé, il est bien juste que je me fasse le défenseur impartial des intéressés canadiens, surtout des pauvres ouvriers qu'on voudrait frustrer du produit de leurs rudes labeurs pour en faire bénéficier la cupidité d'un spéculateur. Dans une autre circonstance, je n'ai pas hésité, même au sacrifice du peu de fortune que je possédais, à me constituer le protecteur de leurs intérêts et je m'estime encore heureux de prendre en mains la défense de leur cause, qu'on s'efforce de dénaturer et de compromettre aux yeux du public qui ne connaît pas le fond de l'affaire.

La brochure de M. Scott fourmille d'erreurs et de fausses représentations ; il n'en est pas une page qui ne contienne un nombre plus ou moins respectable de faux avancés. C'est vraiment une longue et ennuyeuse besogne que de réfuter toutes ces inexactitudes, mais je ne reculerai pas devant cette tâche ardue, qui me procure le plaisir de rendre service à des gens qui ne m'ont jamais ménagé leurs sympathies ni leur dévouement et me donne la satisfaction de rendre hommage à la vérité.

La réfutation des erreurs de M. Scott, soit dit en passant, a cela de commode que c'est lui-même qui me fournit les preuves voulues pour constater à l'évidence son inexactitude.

LES ERREURS DE M. SCOTT RÉFUTÉES.

A tout seigneur tout honneur : commençons par le titre même de la brochure, qui n'est pas plus vrai que le reste, ainsi que le montrent les extraits suivants :

Titre.	Pages 4 et 5.
« Histoire concise des relations de Laro- chelle et Scott avec la ligne, depuis son début jusqu'au temps actuel. »	« La compagnie fut incorporée ..... en 1869.....et le 31 décembre 1870 un contrat fut fait avec M. J. B. Hulbert, pour cons- truire 50 milles de chemin.....Durant l'été de 1871, environ 27 milles de chemin furent nivelés.....(page 4). En janvier 1873..... l'entreprise de la première section (30 milles), nous fut concédée par la compa- gnie. » (Page 5.)

Donc, d'après le titre de la brochure, " les relations de Laro-  
chelle & Scott avec la ligne " remonteraient à ses débuts," en  
1871, tandis que d'après les extraits tirés des pages 4 et 5 elles  
ne remonteraient qu'au mois de janvier 1873. Légère erreur que  
celle au moyen de laquelle M. Scott passe par dessus deux ans  
et l'ouvrage de vingt-sept milles de terrassement fait par M.  
Hulbert. Cette erreur dans le titre promet déjà; mais nous  
verrons bientôt que le reste de la brochure n'en dément pas le  
titre. Je constate donc cette

*Première fausseté.*

La seconde ne se fera pas longtemps attendre, puisque je la  
trouve en comparant les pages 3 et 13 :

Page 3.	Page 13.
« ..... les capitalistes anglais qui ont construit le chemin au point où il en est actuellement rendu. »	« Or, en laissant les souscriptions du gouvernement et d'autres personnes du Canada demeurer telles qu'elles sont, le montant ainsi souscrit représenterait \$303,293, ou environ \$7,000 par mille. »

Je prouverai plus loin qu'au lieu de \$303,293 les sommes  
fournies en Canada pour la construction des quarante-cinq  
milles de voie actuellement en exploitation sur le chemin de fer  
de Lévis et Kennebec s'élèvent à ~~\$405,248~~; mais, pour le moment,  
il n'en est pas moins établi, par M. Scott lui-même, qu'il fait  
erreur en affirmant à la page 3 que ce sont " les capitalistes

#412,244

\$830,015

anglais qui ont construit le chemin au point où il en est actuellement rendu," puisqu'à la page 13 il prouve que l'exécution de cette entreprise a bel et bien absorbé \$303,293 fournies en Canada. Légère erreur que \$303,293 sur un total de \$806,510, chiffre qui représente le coût net des quarante-cinq milles de chemin ! Puis, si c'est l'argent des capitalistes anglais qui a tout fait, comment M. Scott peut-il dire à la page 4 : " Durant l'été de 1871 à peu près 27 milles furent nivelés (au coût pour le contracteur d'après ses propres livres, de \$44,000 comptant) pour lesquels la compagnie paya environ \$65,000 en débentures municipales au pair et en argent " ? Et le droit de passage, M. Scott ne sait-il pas qu'il a coûté quelque chose en sus de ces \$65,000 ?

Singulière manière d'écrire l'histoire que d'affirmer un fait et de dire le contraire à la page suivante. Toujours est-il que le rapprochement de ces contradictions me force à les signaler comme la

*Seconde fausseté.*

" J'ose affirmer, s'écrit M. Scott à la page 3, que je ne suis mû par d'autres motifs que celui de la *justice* et de la *franchise* à l'égard de toutes les personnes qui ont, de bonne foi, contribué à amener le chemin à l'état de perfection où il se trouvait..."

Oui ! et c'est sans doute à raison de cette *justice* et de cette *franchise* qu'il attribue exclusivement le mérite de la construction du chemin aux capitalistes anglais et ne tient aucun compte des \$405,343 fournies en Canada, c'est-à-dire plus de la moitié du coût de toute la ligne. Il faut avouer que s'il n'est pas plus difficile que cela d'être " juste " et " franc," tout le monde peut l'être comme M. Scott à l'endroit des intéressés canadiens, dont il m'éconnaît sciemment les sacrifices et les justes réclamations. Il est assurément difficile de le croire sur parole quand il affirme qu'il " n'est mû par d'autres motifs que celui de la justice et de la franchise à l'égard de toutes les personnes," &c., lui qui traite si injustement les intéressés canadiens. C'est la

*Troisième fausseté.*

A la page 4 il dit : " Les souscriptions au stock de la compagnie à cette époque (et elles n'ont jamais augmenté depuis) se montent à environ \$104,780."

C'est là une erreur tout à fait volontaire de la part de M. Scott.

puisqu'il sait fort bien qu'au lieu de \$104,780 les souscriptions au capital de la compagnie du Chemin de fer de Lévis et Kennebec s'élèvent à \$1,025,670 divisées en 102,567 actions de dix piastres chacune. C'est une petite erreur de \$920,890 ; mais la véracité de mon ex-associé ne se préoccupe pas de si peu de chose ; elle peut avaler cette bagatelle sans le moins du monde s'en trouver mal à l'aise.

En effet, comment peut-il affirmer que le capital souscrit de la compagnie ne s'élève qu'à \$104,780 quand il sait que lui et moi, à nous seuls, en possédons pour \$920,890, et qu'à lui seul, il en a transporté pour environ \$650,000 à M. Reed ? C'est précisément le transfert de ces actions qui a fait éclater les difficultés entre nous ; M. Scott voulait transporter sa moitié à M. Cunningham, l'agent de M. Reed, pour contrôler (par le vote que comportent ces actions) l'élection des directeurs et faire passer l'entreprise aux mains de M. Reed, ce à quoi je me suis énergiquement opposé. Il me semble qu'après s'être fait l'instigateur des nombreuses procédures qui ont été prises depuis le six février à raison de ces actions dont nous sommes porteurs, mon ex-associé a pour le moins mauvaise grâce d'affirmer que le capital souscrit de la compagnie ne s'est jamais élevé à plus de \$104,730 ! D'ailleurs, s'il a écrit avec conscience, avec justice et franchise, pour employer son expression, il a dû consulter les livres de la compagnie pour se bien renseigner ; or, en ouvrant la liste des actionnaires, il a dû constater que le montant des actions souscrites s'élève à \$1,025,670 ainsi répartie :

Souscription de la ville de Lévis.....	\$50,000
“ paroisse de St. Anselme.....	12,000
“ individuelles (ordinaires).....	52,520
“ Laroche & Sec. t.....	911,150
	<hr/>
Faisant en tout.....	\$1,025,670

ainsi que l'atteste le certificat du secrétaire de la compagnie, que voici :

“ Québec, 25 mai 1877.

“ Je, soussigné, secrétaire de la compagnie du Chemin de fer de Lévis et Kennebec, certifie que le capital souscrit, en actions, de la dite compagnie, est comme suit :

Souscriptions individuelles.....	\$963,670
“ Lévis.....	50,000
“ St. Anselme.....	12,000
	<hr/>
	\$1,025,670

“ Je certifie de plus que de ces \$1,025,670, \$920,260 appartient, personnellement ou comme associés, à MM. Ls. Napoléon Larochelle et Charles A. Scott, les entrepreneurs.

“ (Signé) ED. DEMERS.

“ Secrétaire de la Cie. du C. de L. et K.”

J'enregistre donc cette petite erreur comme la

*Quatrième fausseté.*

M. Scott dit à la page 5 : “ M. Hulbert fut malheureux dans ses contrats, et ne put faire honneur à nos réclamations, et il ne restait plus de fonds à la compagnie, de sorte que (dépourvus de ressources nous-mêmes), nous dûmes faire en dehors des efforts pour nous rembourser.”

Si cette phrase veut dire quelque chose, elle signifie que M. Hulbert fut obligé de résilier son contrat, parcequ'il ne pouvait pas rencontrer des engagements trop considérables qu'il avait contractés, surtout envers nous. Or c'est une erreur : M. Hulbert n'a pas abandonné ses travaux parcequ'il ne pouvait plus payer, lui, mais parcequ'il prévoyait que la compagnie, faute de ressources, ne pourrait pas le payer, et qu'il ne voulait rien faire en sus des terrassements que la compagnie lui avait déjà payés sans avoir de garantie positive pour le paiement des travaux qui restaient à faire. Et quand nous contractâmes avec lui pour la fourniture des traverses et autres bois requis pour la continuation des ouvrages sur les trente milles de chemin dont les remblais étaient presque finis, il fut bien entendu que c'était à la compagnie que nous devions nous adresser, pour toucher le prix de ces bois, environ \$20,000. Comme je tenais beaucoup au succès de l'entreprise et à la continuation des travaux, je crus qu'une fois ces bois livrés à la compagnie, il serait possible d'induire des capitalistes, sur la garantie de ces matériaux et des travaux exécutés, à faire les avances nécessaires pour mettre ces trente milles de chemin en état d'exploitation, et ce fut la seule considération qui me fit rechercher le contrat qui fut cédé par M.

Hulbert à M. Scott (le contrat fut passé au nom de ce dernier bien qu'en réalité il me fut donné à moi, parcequ'étant alors directeur de la compagnie, je ne pouvais contracter avec elle,) sur lequel je ne comptais aucunement pour le paiement de ces \$30,000. Je risquais cette somme pour arriver par là à me faire céder le contrat de M. Hulbert, et par conséquent il est inexact de dire ou d'insinuer que ce monsieur ait failli.

Je dis je risquais, car M. Scott que je m'associâi pour cette entreprise n'avait alors ni argent ni crédit, ainsi qu'il la déclaré lui-même, et tout le contrat fut exécuté sur mon crédit personnel.

A preuve de ce que j'affirme au sujet du contrat pour la fourniture des bois et de certains autres avancés, je produis le certificat suivant :

Lévis, 25 mai 1877.

Je, soussigné, certifie 1° que j'étais le président de la compagnie du chemin à lisses de Lévis et Kennebec lors de la passation du contrat accordé à M. Chas. A. Scott, par J. B. Hubert, Ecr., pour la fourniture des traverses et autres bois requis pour mettre le dit chemin en état de recevoir la pose des lisses ;

2° Qu'il est à ma connaissance personnelle que Ls. Napoléon Larochelle, Ecr., alors directeur de la dite compagnie, n'a recherché et demandé ce contrat, qui lui fut donné sous le nom de M. Chas. A. Scott, que pour empêcher toute l'entreprise de tomber en ruine et afin d'arriver à trouver les fonds nécessaires pour la continuer en lui donnant par la fourniture de ces bois une valeur suffisante pour induire les capitalistes à faire les avances requises ;

3° Que pour le paiement du prix de ce contrat, environ \$25,000 ou \$30,000, M. Larochelle ne comptait aucunement sur M. Hulbert, qui ne voulait plus rien faire parceque la compagnie n'avait plus de ressources pour le payer, mais exclusivement sur ses propres ressources et son crédit personnel, sachant bien que la compagnie n'avait pas non plus les moyens de le payer ;

4° Qu'il est à ma connaissance personnelle que M. Larochelle n'avait d'autre but en prenant le contrat pour la fourniture de ces bois que d'arriver par là à se faire céder par la compagnie le contrat pour la construction de la ligne, contrat que M. Hulbert voulait bien céder du moment que la compagnie y consentirait,

convaincu qu'il était de réussir à construire le chemin s'il obtenait cette concession du contrat ;

5° Que dans toutes ces transactions, c'est exclusivement M. Larochelle qui a figuré et agi, M. Scott étant alors parfaitement inconnu de la compagnie qui n'a jamais eu rien à faire et n'aurait pas consenti à transiger avec lui ;

6° Que, par conséquent, c'est exclusivement à M. Larochelle que revient le mérite du projet au moyen duquel l'entreprise a été sauvée d'une ruine complète et continuée au point où elle en est rendue, puisque c'est par ses efforts et en risquant de perdre les \$30,000, prix du contrat mentionné plus haut, que ce projet a pu être exécuté et que l'entreprise a pu être continuée ;

7° Je certifie aussi que lors de ce projet, la compagnie devait déjà tout le montant du prix d'achat du droit de passage, entre St. Henri et Ste. Marie, à M. Larochelle qui l'avait acheté sur son billet en se rendant personnellement responsable, les propriétaires refusant de transiger avec la compagnie, et que sans cela M. Hulbert n'aurait pas même pu continuer les ouvrages de terrassement au-delà de St. Henri, puisqu'à partir de ce point il fallait payer le droit de passage au comptant, ce que la compagnie n'avait pas les moyens de faire ; que c'est M. Larochelle qui sur sa responsabilité personnelle a procuré ce droit de passage et par là a mis la compagnie et son entrepreneur M. Hulbert en état de continuer les travaux de terrassement au-delà de St. Henri ;

8° Que c'est aux instances réitérées de M. Larochelle que la compagnie finit par consentir une procuration à M. Scott pour le constituer son fondé de pouvoirs auprès des capitalistes anglais ; que la compagnie insistait à donner cette procuration à M. Larochelle lui-même, en qui elle avait la plus grande confiance et sur lequel elle se reposait presque exclusivement quant au succès de l'entreprise.

(Signé) J. G. BLANCHET,  
Ex-président de Cie. du C. de L. & K.

Ce que je viens de dire montre aussi que mon ex-associé fait erreur en disant : " dépourvus de ressources nous-mêmes." Il est bien vrai qu'il n'avait pas de ressources, lui, puisque dans les premiers mois qui suivirent notre entrée en société, il fallut payer \$1,250 de ses dettes personnelles ; mais j'avais moi-même un actif net de plus de \$30,000, ainsi que l'établissent mes livres,

sans compter un crédit qui nous permit de remplir sans difficulté le contrat pour la fourniture des bois. Puis il sait que dès les commencements de nos opérations, la société Laroche & Scott me devait déjà plusieurs mille piastres, sans compter que la compagnie du chemin de Levis et Kennebec me devait le prix d'achat du droit de passage, de St. Henri à Ste. Marie, vingt-quatre milles, que j'avais acheté sur mon billet personnel, les propriétaires ne voulant pas transiger avec la compagnie. Je puis donc dire qu'en tant qu'elle me concerne, l'assertion de M. Scott disant que nous étions "dépourvus de ressources nous-mêmes," est erronée. C'est la

*Cinquième fausseté.*

"Je partis pour l'Angleterre en mars 1873, lit-on à la page 5, et dans l'intervalle, grâce à la générosité de M. Jas. G. Ross, de Québec, qui nous avança les fonds suffisants, nous fûmes en état de liquider la plus grande partie de notre passif"

M. Ross ne nous "avança pas les fonds suffisants," ainsi que l'affirme M. Scott, mais me prêta à moi ces \$25,000 sur mon billet personnel et la garantie collatérale d'un certain montant de débentures de la compagnie, ainsi que l'atteste les reçus de M. Ross, dont suit le premier :

Québec, 19 mars 1873.

Reçu de L. N. Laroche, quatre débentures de la compagnie du chemin de fer de Lévis et Kennébec, numéros 1, 2, 3, 4, de mille piastres chacune, comme garantie collatérale (conformément à une convention (agreement), signée ce jour) du remboursement de deux mille piastres (\$2,000) avancées sur son billet pour ce montant, les dites débentures devant garantir le paiement des \$2,000, des intérêts et de la commission.

(Signé) ROSS & CIE.

Puisque mon ex-associé méconnaît entièrement ce que j'ai fait et semble vouloir s'en arroger le mérite, il me sera bien permis de dire que je fus excessivement surpris de constater qu'à cette époque son nom était si bien connu dans les cercles financiers que pendant longtemps il nous fut complètement impossible de négocier un seul effet sur lequel il se trouvait comme garantie responsable. C'est ainsi qu'après avoir refusé le billet de Laroche & Scott, M. Ross reçut le mien, personnellement, plus la



garantie collatérale d'un certain montant en débetures de la compagnie, pour les \$25,000 dont parle M. Scott. Ce dernier est donc en erreur quand il affirme avec ce sans-gêne qui caractérise sa brochure, que M. Ross *nous* avança, puisque cette avance a été faite à moi-même personnellement, avec la garantie des débetures, et que je l'ai ensuite faite à la société Laroche & Scott, ainsi que je l'ai dit plus haut. C'est la

*Sixième fausseté.*

Dans le même alinéa l'écrivain dit : " Je préparai un prospectus pour un chemin de fer, pensant que je n'avais qu'à me rendre sur le marché de Londres pour me procurer *tout le capital dont j'avais besoin dans l'espace de quelques jours.*"

C'est pour le moins naïf et j'avoue que cela rabaisse considérablement mon ex-associé dans l'opinion que j'avais de ses connaissances en matière de finances et de chemins de fer. Que penser d'un homme qui n'a pas le sou, représentant une entreprise qui, à son dire, n'avait aucune ressource, et s'en va tout de même à Londres chercher des millions pour un chemin de fer avec toute l'assurance d'un Vanderbilt ayant les trésors de Crésus à donner en garantie ? Je n'aurais jamais cru mon associé de cette force-là !

A propos de ce voyage, me serait-il permis de rappeler à M. Scott que pour réaliser les \$1,000 que je lui ai données pour ses frais de voyage, j'ai dû vendre une de mes propriétés ? C'est bien un détail comme un autre. Il le connaissait pourtant, ce détail !

Toujours est-il qu'en dépit de sa naïve assurance, il ne put réussir à rien : " Je revins au Canada, dit-il avec la même naïveté, après avoir échoué d'une façon marquante (signally) dans ma mission. "—Rien d'étonnant en cela !

" Aussitôt après mon retour au Canada, lit-on à la page 6, *j'entrai* en pourparlers, par l'entremise de M. Hulbert, avec des personnes de New York et m'assurai de 600 tonnes de rails et d'une locomotive."

M. Scott fait erreur quand il affirme que c'est lui,—"*j'entrai*"—qui a fait cette transaction ; il sait parfaitement bien que c'est M. Hulbert qui a tout négocié pour nous moyennant une commission d'environ \$2,500 que nous lui avons payée pour l'indemniser de son trouble. Tout ce que nous avons fait au sujet de cet achat, M. Scott et moi, a été de nous rendre ensemble à New

York pour signer les actes relatifs à la transaction qui avait été faite exclusivement par M. Hulbert. Mais en disant la vérité mon ex-associé n'aurait pas pu s'attribuer le mérite de cette transaction et il a préféré mettre un *je* à la place des faits. C'est la

*Septième fausseté.*

Il est peut-être à propos de faire remarquer, avant d'aller plus loin, l'outrecuidance et la vaniteuse arrogance de mon ex-associé qui, faisant l'histoire des "relations de Larochelle & Scott avec la ligne," ne parle que de lui et s'attribue à peu près tout le mérite de ce que nous avons fait. Partout c'est *je* et *moi*, comme si je n'eusse eu rien à faire et n'eusse réellement rien fait. Ces *je* et ces *moi* me rappellent involontairement la fable de la mouche du coche du bon Lafontaine. Outre la vanité qu'elle révèle, cette manière de tout s'attribuer, de tout faire converger vers lui accuse l'injustice et la mauvaise foi évidente avec lesquelles M. Scott s'applique à me laisser dans l'ombre et à méconnaître ce que j'ai pu faire pour le succès de nos opérations. Je ne veux pas m'attribuer plus de mérite qu'il ne m'en revient, mais en présence de cette élimination systématique qu'il fait de moi dans tout son écrit, il m'est bien permis de livrer ses prétentions ridicules aux rives du public.

S'il était réellement si capable, s'il avait tant de ressources, comment se fait-il que M. Scott eût jusqu'alors échoué en tout et partout ? Pourquoi n'a-t-il pas continué la construction du Chemin de Lévis et Kennebec avec M. Hulbert, lorsque ce dernier l'avait à son emploi, comme il l'a continué avec moi ? Pourquoi n'a-t-il pas trouvé moyen de venir en aide à M. Hulbert et de l'empêcher d'abandonner son entreprise ? C'était bien le temps, assurément, de faire preuve de ses ressources, de son habileté et de son influence !

Et de quelle grâce voudrait-il ainsi m'éliminer ? Serait-ce parceque lors de son association avec moi son influence et ses ressources étaient tellement nulles que pendant deux ans je n'ai jamais pu réussir à induire la compagnie à transiger avec lui ? Serait-ce parcequ'alors son passé n'offrirait qu'une série d'échecs et d'insuccès répétés aux mines d'Acton, aux mines de Harvey Hills, aux mines de la Chaudière et avec M. Hulbert, dont il était le *foreman* ?

Pourtant, à cette époque, mon ex-associé ne prenait pas les manières aristocratiques ni les airs de grand seigneur qu'il étale dans sa brochure et quand je lui proposai de le prendre en société pour construire le Chemin de Lévis et Kennebec, il approuva bien humblement mes projets et se contenta de remarquer qu'il n'avait rien, mais que cette association lui créerait une position : "*I have nothing, but that will make me a berth.*"

J'entre dans ces détails avec peine; mais j'y suis forcé par l'injustice de mon ex-associé à mon égard; dans toute sa brochure il me réduit au rang d'ilote, oubliant la triste position dans laquelle il était quand je l'ai associé à mes projets. Il n'est pas dans mes habitudes de dire des choses désagréables des autres; mais si débonnaire qu'un homme puisse être, il est des bornes où la nature digne se retrouve et sent un besoin invincible de repousser les attaques qu'on dirige contre elle.

" Pour nous permettre de payer le fret, lit-on à la page 6, et de poser les rails, nous empruntâmes de l'argent."

C'est une erreur que de dire " nous empruntâmes," puisque ces \$4,000 m'ont été prêtées à moi sur mon billet personnel, de la même façon que les \$25,000 de M. Ross, par M. le juge Bossé, à qui je fus présenté par son fils, G. Bossé, Ecr., avocat, mon ami personnel. Ces \$4,000 ont donc été fournies par moi et l'auteur de la brochure sait qu'il représente faussement les faits en disant " nous empruntâmes." C'est la

#### *Huitième fausseté.*

En parlant des ressources de la compagnie, c'est-à-dire les souscriptions municipales et individuelles ainsi que la subvention du gouvernement, l'écrivain dit :

<i>Page 10.</i>	<i>Page 6.</i>
..... Le Lévis et Kennebec, comme je l'ai démontré, n'avait que \$1,160 <i>par mille</i> provenant de ces sources.	..... d'un chemin qui, en réalité, n'avait rien à donner comme garantie à part la mince somme de \$2,870 <i>par mille</i> , souscrite ici par le gouvernement et par le peuple.

Si mince qu'elle fût, cette somme était plus que \$1,160 comme M. Scott dit à la page 10, falsifiant le chiffre réel pour exalter le mérite de ses transactions à Londres. Tout de même il est regrettable d'avoir à enrégistrer cette falsification des chiffres comme la

#### *Neuvième fausseté.*

Cette erreur est d'autant plus volontaire qu'à la page 11 du prospectus rédigé par lui, d'après ce qu'il dit à la page 5 de la brochure, je trouve ce qui suit :

*“ Subvention du gouvernement.*

“ Le gouvernement de la Province de Québec a concédé à la compagnie, ainsi qu'on le verra en référant à la loi insérée dans l'annexe, une subvention de trois pour cent par année, durant vingt ans, sur \$5,000 par mille, ou une subvention capitalisée d'environ \$1,748 par mille payable en argent, sur parachèvement de vingt-cinq milles de chemin et pour chaque mille construit ensuite.”

Si la subvention seule du gouvernement était \$1,748 par mille en argent, de quel front M. Scott vient-il affirmer que “ le Lévis et Kennebec n'avait que \$1,160 par mille ? ” Puis à la page 14 du même prospectus, je trouve l'état suivant :

“ Montant de la subvention du gouvernement :	
30 milles à \$1,748.....	\$48,944
“ Subvention supplémentaire pour les ponts..	1,748
“ Montant dépensé jusqu'aujourd'hui pour faire les terrassements de 27 milles et la fourniture des traverses et de la charpente pour treillage.....	100,000
	<hr/>
	\$150,692 ”
“ Balance requise pour parachever la première section.....	\$299,308 ”

Il estimait le coût de la construction du chemin à \$15,000 le mille, faisant \$450,000 pour les trente milles de la première section dont il s'agissait quand il est allé en Angleterre (page 14 de son prospectus); or ces \$150,692 représentaient \$5,023 du mille pour ces trente milles, plus du tiers du coût total, et non pas \$2,870 comme il l'affirme à la page 6 de sa brochure. Où se trouve l'erreur ? Dans le prospectus ou dans la brochure ? Dans tous les cas, il y a erreur et je suis bien obligé de la constater comme la

*Dixième fausseté.*

Pour faire preuve d'habileté et montrer que “ la convention avec M. Reed fût heureuse et favorable,” mon ex-associé com-

pare le résultat de ses négociations avec le prétendu échec de plusieurs personnes qui ne purent dans le même temps négocier des emprunts à Londres en faveur de chemins de fer "ayant des capitaux souscrits et des subventions municipales variant de \$4,000 à \$10,000 par mille, sans compter des subventions considérables du gouvernement." Ces chemins sont celui du Nord, le chemin de Colonisation du Nord de Montréal, le *Credit Valley Railway* et certaines lignes américaines ainsi que le Québec-Central.

Quant aux négociations de Sir Hugh Allan, pour le chemin de Colonisation du Nord, et de l'hon. M. McGreevy, pour le chemin de la Rive Nord, il est erroné de dire qu'elles n'ont pas du tout réussi, comparativement à celles relatives au chemin de Lévis et Kennebec, car on sait fort bien que si Sir Hugh Allan et M. McGreevy eussent voulu négocier leurs débentures à 55/00, ils auraient réussi de suite ; mais en hommes d'affaires qu'ils étaient, ils n'ont pas voulu transiger à ce taux, et même aux taux plus favorables qu'on leur offrait. L'exemple du *Québec Central* est mal choisi, car quiconque connaît les circonstances peu avantageuses dans lesquelles devront se faire la construction, dans un pays de montagnes, et l'exploitation de ce chemin, sait fort bien qu'il ne supporte pas la comparaison avec celui de Lévis et Kennebec. Enfin le chemin de Toronto et Nipissing sur lequel, d'après M. Scott, l'émission des débentures a été limitée à \$8,000 par mille, est un chemin à voie étroite de trois pieds et demi, dont le coût est d'un tiers moindre que celui d'un chemin de quatre pieds huit pouces et il ne faut pas s'étonner si l'émission des débentures a été ainsi limitée. D'ailleurs, cette limitation s'explique par une raison bien simple : la compagnie n'avait pas besoin d'emprunter plus, ayant suffisamment d'autres ressources. Mais un détail important que M. Scott oublie de donner, c'est le taux auquel ces débentures ont été négociées et qui est bien au-dessus de 55/00 comme il a obtenu pour le chemin de Lévis et Kennebec.

En présence de ces considérations, le lecteur sera naturellement porté à se demander pourquoi j'ai accepté, comme la compagnie, les négociations avec M. Reed ? A cela je répons que nous avons accepté exclusivement sur la foi des représentations de M. Scott qui nous assurait, comme il l'affirme encore à la page 9 de sa brochure, que cette "convention" était "heureuse et favorable," qu'il était impossible d'obtenir plus et même surprenant d'avoir obtenu

autant. C'est donc exclusivement en nous en rapportant à la parole de ce dernier que nous avons approuvé ces négociations. D'ailleurs tout en ne les trouvant pas aussi avantageuses que lui, nous décidâmes de les accepter, d'abord parce que nous ne pouvions pas trouver mieux, et en second lieu parce que nous savions qu'en conduisant les travaux avec économie comme nous les avons conduits, nous aurions assez de ressources pour construire dans toute sa longueur le chemin de Lévis et Kennebec, qui se trouverait dans des circonstances tellement favorables qu'il pourrait rapporter suffisamment pour faire face à ces onéreux engagements.

“ Dans le printemps de 1874, notre première expédition de 1,400 tonnes de rails, et dans l'automne, 600 tonnes de surplus arrivèrent expédiées par M. Reed. ” Page 10 de la brochure.

Cela est vrai ; seulement M. Scott oublie de dire que son ami M. Reed nous a fait payer ces lisses \$6.00 le tonneau de plus que le prix courant, ce qui fait \$12,000 pour ces 2,000 tonneaux. Entre amis, comme étaient M. Scott et M. Reed, ces bagatelles ne paraissent guère !

“ Comme nous pensions, lit-on à la page 11, qu'il était très à propos de construire quinze milles de plus de la ligne, (jusqu'à St. Joseph,) je partis pour l'Angleterre en avril 1875, pour faire tout en mon pouvoir pour engager M. Reed à nous faire les avances requises, et après beaucoup de difficultés, *il y consentit*, retenant la seconde émission de bons comme garantie collatérale. Les rails pour les quinze milles additionnels n'étant pas arrivés avant septembre, nous ne pûmes pas achever les travaux jusqu'à St. Joseph cet automne, mais en juillet 1876, quinze milles additionnels furent inspectés par l'ingénieur du gouvernement. ”

Belle époque que la fin de septembre pour poser les lisses sur un parcours de quinze milles ! Cette année-là, on s'en rappelle, la neige tombée le 10 octobre couvrit la terre jusqu'au printemps, en sorte qu'il nous fût impossible de compléter la pose des lisses, sur le prix desquelles l'intérêt fut payé en pure perte par nous, sans compter la perte du trafic. Puis les quinze milles de chemin furent bien, en effet, inspectés par l'ingénieur du gouvernement en 1876, mais le gouvernement ne put cependant pas nous payer toute la subvention à laquelle nous avions droit, en sorte qu'il nous fut impossible de faire honneur aux engagements que nous avions contractés, la plus grande partie en 1875, pour avancer les travaux à ce point.

C'est de là que date l'insolvabilité de Larochelle & Scott, et je puis dire avec certitude que cette insolvabilité provient absolument de la négligence et du manque de parole de M. John L. Reed, qui n'a pas rempli ses engagements envers nous. Après s'être engagé à nous "faire les avances requises" pour finir ces quinze milles de chemin, ainsi que le constate M. Scott, engagement sur la foi duquel nous encourûmes les dépenses nécessitées pour mettre ces quinze milles de voie en état de recevoir les lisses, il nous fit défaut, ne nous envoya pas même les lisses à temps, et il nous fut impossible de faire honneur aux obligations que nous contractâmes sur la foi de ses engagements envers nous. Je montrerai plus loin les raisons qui portèrent M. Reed à ne pas nous tenir parole; mais je dois constater de suite que M. Scott se garde bien de faire connaître que son *ami*, M. Reed, n'a pas tenu à ses engagements. C'est pour le moins singulier, puisque c'est là la source des difficultés survenues depuis et dont il prétend faire l'histoire. Nous verrons ailleurs les motifs qui expliquent cette omission complaisante. Tout de même, c'est une excellente preuve de la *justice* et de la *franchise* avec lesquelles sa brochure est écrite.

Je lis à la page 11: "Le montant total qui fut employé à la construction effective du chemin de fer (43 milles) jusqu'au temps actuel est comme suit:

*Du Canada et des Etats-Unis.*

" Aide du gouvernement.....	\$157,800
" Moins,—Fonds de dépôt mis en garantie pour rencontrer l'intérêt sur les bons.....	74,385
	<hr/>
	\$ 83,415
" Souscriptions privées au chemin à rails de bois, effectivement payées, comme il apparaît par la liste du stock dernièrement publiée.....	42,780
" Corporation de Lévis au chemin à rails de bois (en bons).....	50,000
" St. Anselme, indirectement, par l'entremise de particuliers (bons).....	12,000
" Passif encouru complètement sur le crédit de M. Reed (y compris \$15,000 avancées par MM. Ross, Caron, Beau-	

det et autres) moins le roulant dont  
ont depuis pris possession les pro-  
priétaires.....\$115,098

———— 303,293

“ Ou environ \$7,000 par mille.

*D'Angleterre.*

“ Fourni par M. Reed en argent comp-  
tant et en rails jusqu'en avril, 1874  
sur la première émission de bons.....£ 55,000

“ Fourni par M. Reed en argent comp-  
tant, comme avances, depuis avril,  
1874, jusqu'à date, tel qu'il appert  
par le rapport (sur les bons de se-  
conde émission) ..... 53,195

Sterling £108,195

“ Ou à \$4.86 par £.....\$525,827

“ Ou \$12,083 par mille ”

A la page 12 de la version anglaise (je prends cette version parce que la traduction qui est donnée à la page 13 de la version française est indéchiffrable et inexacte), M. Scott dit qu'il a mis dans ses tableaux le chiffre net des montants fournis pour établir la comparaison entre ce qui a été fourni par M. Reed et ce qui l'a été par d'autres : or tous ces chiffres, à peu près, sont faux.

1° Le montant de la souscription du gouvernement n'est pas \$157,800, mais \$158,175. M. Scott réduit ce chiffre à \$83,415 parce que, suivant lui, \$74,385 sont affectées comme fonds de réserve pour garantir le paiement de l'intérêt sur les débetures de M. Reed, qui a, de fait, reçu ce montant. Mais, puisque M. Reed a touché cette somme et puisque le tableau de M. Scott a pour objet de constater les montants nets fournis au Canada et en Angleterre, c'est-à-dire les articles du compte de caisse, il est bien évident qu'au lieu de retrancher ces \$74,385 du montant fourni par le gouvernement, il faut les retrancher des montants fournis par M. Reed, qui les a reçus. C'est la première fois que je vois un homme se croyant de force à parler chiffres insérer au débit d'un compte une somme fournie par ce même compte. Donc, en portant à \$83,415 le montant fourni par le gouvernement pour la construction du chemin de fer de Lévis et Kennebec, M. Scott se rend coupable de la

*Onzième fausseté.*



2° Les souscriptions individuelles, payées en argent, s'élèvent à \$69,690, y compris les \$12,000 inscrites *pro formâ* au nom de la paroisse de St. Anselme et qui ont été payées par des particuliers, au nombre desquels je figure pour \$4,000, à ma part. M. Scott fait donc erreur en fixant à \$47,780 le montant de ces souscriptions qui s'élèvent à \$69,690. C'est la

*Douzième fausseté.*

3° Le montant du produit des débentures de la corporation de Lévis est \$42,500 net en argent réalisé par la compagnie. Puisque dans ce tableau on prétend donner le chiffre des sommes touchées ou fournies en argent pour la construction du chemin, il aurait fallu mettre \$42,500 au lieu de \$50,000 pour la souscription de la ville de Lévis. C'est la

*Treizième fausseté.*

4° Le montant net fourni en argent par MM. Ross, Caron, Beaudet et autres, n'est pas \$15,000 comme l'affirme M. Scott, mais \$21,768. Légère erreur de \$6,768 ! Qu'importe à notre écrivain de représenter faussement les réclamations des créanciers canadiens ? Cela fait l'affaire de ses *amis* d'Angleterre et me permet de constater la

*Quatorzième fausseté.*

On conçoit qu'après avoir donné tous ces chiffres erronés, M. Scott arrive à un résultat faux pour le total des avances faites ou des sommes fournies au Canada. Aussi, au lieu de \$303,293, chiffre donné à la page 12 de la brochure, le montant des sommes fournies en argent ou autrement au Canada s'élève à \$422,244, chiffre qui n'accuse qu'une petite différence de \$118,951 comparé à celui que donne mon-ex-associé, qui ne sait que soustraire lorsqu'il s'agit des réclamations canadiennes. Tout de même, cela porte le nombre de ses erreurs à la

*Quinzième fausseté.*

En mentionnant les \$115,110 dues en Canada, M. Scott dit : "Passif encouru complètement sur le crédit de M. Reed." Or il n'est guère nécessaire d'observer que ce passif n'a pas du tout été encouru complètement sur le crédit de M. Reed dont le nom est à peine connu des ouvriers dont les réclamations figurent pour environ \$45,000 dans ce passif. Cet avancé est donc erroné comme les autres chiffres.

D'ailleurs, je suis convaincu que M. Reed ne saura pas trop bon gré à son *ami*, de cet excès de zèle. Si ce passif a été encouru "complètement sur le crédit de M. Reed," il faut bien admettre que ce crédit ne vaut rien, puisque ce passif n'est pas encore acquitté. Jamais encenseur n'a mieux assommé son homme ! Seulement il est regrettable que mon ex-associé, comme le ferait un écrivain véridique et consciencieux, ne mentionne pas qu'après avoir fait encourir pour \$115,110 de dettes *sur son crédit*, M. Reed n'a pas voulu faire honneur à ce crédit et n'a rien payé sur ce passif. Toujours est-il que je constate cette erreur comme la

*Seizième fausseté.*

Quand M. Scott retranche un aux fournisseurs canadiens, il se croirait en conscience de ne pas donner deux à ses *amis* les capitalistes anglais, et ayant biffé la bagatelle de \$118,951 sur les différents montants fournis en Canada, il ajoute avec plaisir \$118,055.53 à la somme réellement fournie par son *ami* M. Reed. En effet, toutes les avances, en argent ou en fer, faites par M. Reed ne forment, en tout et partout, que \$407,772.17 et non pas \$525,827.70 comme l'affirme l'auteur de la brochure, qui commet en cela la

*Dix-septième fausseté.*

A la page 13, M. Scott parle de "plusieurs correspondants anonymes" qui "se sont, par la voie des journaux, depuis que les embarras actuels sont commencés, efforcés de prouver que sur le montant dépensé à la construction du chemin, 48 par cent ont été fournis par M. Reed et ses amis, à l'encontre de 52 par cent fournis par les actionnaires, le gouvernement et les personnes auxquelles les \$115,098 sont dues," et il prétend que ces correspondants anonymes sont dans l'erreur. "En conséquence, dit-il, le tableau suivant devrait être considéré comme une *juste* comparaison :

Souscription privée .....	\$42,780
Dette flottante encourue sur le crédit des négociations en Angleterre (ce n'est plus le crédit de M. Reed) .....	115,098

Total..... \$157,878

ou \$3,650 par mille, à l'encontre des avances réelles venues d'Angleterre, telles que portées au tableau \$525,827, ou \$12,083 par mille."

Je ne sais pas ce que d'autres ont publié dans les journaux ; mais je donne moi-même le tableau suivant comme strictement exact et montrant ce qui a été touché en argent, net, et employé à la construction du chemin :

*Fourni en Canada.*

Subvention du gouvernement.....	\$158,175
Souscription de Lévis.....	42,500
Souscriptions individuelles.....	69,690
Dû aux ouvriers et à d'autres personnes pour matériaux, matériel roulant, &c.....	130,110.97
Dû à MM. Ross, Caron et autres, pour argent prêté.....	21,768.47
	—————\$422,244.44
Fourni par M. Reed, en argent ou en fer.....	407,772.17
	—————
Différence.....	\$ 14,472.27

Le chiffre de \$130,110.97 comprend les \$15,000 dues lors de la publication de ce tableau, à des maisons des Etats-Unis pour chars et locomotives.

J'affirme que ce tableau est exact, strictement exact en tous points, et puisque M. Scott ne veut pas se rendre à la vérité, je lui porte de nouveau le défi suivant, qui lui a déjà été porté—car je montrerai plus loin que j'ai toute raison de croire que c'est lui qui signait FIAT JUSTIA dans le *Chronicle*—dans les journaux :—Nous déposerons chacun \$500 ou plus entre les mains d'une personne respectable qu'il choisira, puis nous irons à la preuve qui se trouve dans les livres et si le tableau que je donne comme exact ne l'est pas, n'est pas conforme aux livres, mes \$500 seront confisquées en faveur d'une institution charitable de son choix et pareillement son dépôt sera confisqué de la même façon s'il ne prouve pas l'exactitude de son tableau, que je déclare rempli de chiffres faux. C'est le seul moyen de tirer l'affaire au clair pour le public, et si M. Scott se sent fort de son droit et de la vérité, il ne peut pas refuser d'accepter ce défi comme il l'a fait quand il a été provoqué dans les journaux. S'il ne l'accepte pas, j'ai droit et le public a droit de lui dire qu'il a failli à l'honneur et qu'il a sciemment, volontairement et de propos délibéré faussé les chiffres pour atténuer l'odieuse qui s'attache à la conduite de M. Reed, dont il s'est constitué le champion.

Donc, je l'affirme positivement, les avances faites par M. Reed en argent ou en fer ne s'élèvent, chiffre net, qu'à \$407,772.17, équivalant à 49.13 pour 100 et les sommes fournies en Canada et par d'autres que M. Reed forment \$422,244.44 ou 50.87 pour 100 des \$830,016, en argent, net, qui ont été employées et dépensées pour la construction du chemin de fer de Lévis et Kennebec jusqu'au commencement de février 1877.

Les sommes ainsi fournies par M. Reed et au Canada forment \$18,444 pour chacun des quarante-cinq milles de chemin construit, dont \$9,061 ont été fournies par M. Reed et \$9,383 par les intéressés canadiens : M. Scott dit donc une double fausseté quand il affirme, à la page 12, que M. Reed a fourni "\$12,083 par mille," et à la page 13, que les intéressés canadiens n'ont fourni que "\$3,650 par mille" ou à la page 12, "environ \$7,000 par mille" Enregistrons cette triple erreur comme la

*Dix-huitième fausseté.*

Du reste, sur ce point encore, M. Scott se réfute lui-même et fournit la preuve de ses erreurs. A la page 11, il porte la subvention du gouvernement à \$157,800, ce qui donne \$3,506 pour chacun des quarante-cinq milles de chemin, et à la page 13, il fixe à \$157,878 les sommes, chiffre net toujours, fournies par d'autres en Canada et aux Etats-Unis, ce qui fait \$3,508 par mille et non pas \$3,650 comme il dit. Eh bien ! \$3,508 par mille fournies par le gouvernement, ainsi que M. Scott l'atteste à la page 11, et \$3,508 par mille fournies autrement en Canada et aux Etats-Unis, comme il le constate à la page 13, font en tout \$7,014 par mille, laquelle somme ajoutée aux \$12,083 par mille, que M. Reed aurait fournies d'après les chiffres donnés à la page 13, forme en tout \$19,097 par mille, ou \$859,110 pour tout le chemin. Or le coût total de la ligne, en argent, net, n'est que de \$830,016, ainsi que l'établissent les livres de la compagnie. Donc, d'après les chiffres mêmes de M. Scott relativement au montant de la subvention du gouvernement, page 11, et relativement aux autres sommes fournies en Canada et aux Etats-Unis, page 13, il y a quelque part une erreur de \$29,094 dans ses calculs. Pure bagatelle ! Que M. Scott est heureux de pouvoir ainsi jouer la piastre au millier !

Il est vrai qu'en parlant de la subvention du gouvernement, M. Scott en retranche les \$74,385 mises en réserve pour garantir le paiement de l'intérêt sur les débetures dont M. Reed est porteur.

Or ce retranchement n'est rien moins qu'absurde, car, quoique la compagnie en fasse, ces \$74,385 lui ont été données pour aider à la construction de son chemin, pour se procurer les ressources nécessaires et il faut bien faire entrer cette somme en ligne de compte quand on veut constater avec exactitude tout ce qui a été fourni pour l'entreprise.

Pour justifier son *ami*, M. Reed, d'avoir voulu spolier les actionnaires, M. Scott, à la page 12 principalement, insiste sur le fait que les actionnaires ont souscrit pour un "chemin à lisses de bois" entrepris moyennant \$6,000 par mille, et qu'ils ont maintenant un chemin à lisses de fer, plus dispendieux. "Ces souscripteurs, dit-il, ont maintenant un chemin de fer, ce qui doit certainement surpasser ce qu'ils en attendaient lorsqu'ils donnèrent ce qu'ils ont de fait donné."

La question n'est pas de savoir si le chemin est à lisses de bois ou à lisses de fer, mais de savoir si M. Reed, qui a fourni 49.13 pour cent de ce qu'il a coûté a bien droit de s'en emparer au détriment des autres qui ont fourni 50.87 pour cent. Qu'importe que la ligne soit à lisses de bois ou de fer quand il s'agit des droits qu'elle donne à ceux qui l'ont construite? Est-ce à dire, parceque le chemin a plus de valeur maintenant qu'il ne devait en avoir quand les actionnaires ont souscrit au capital qui a *déterminé* sa construction, que cette plus value donne à M. Reed le droit de s'emparer de tout et de spolier ceux qui ont plus contribué que lui à l'exécution de l'entreprise? Il suffit d'exposer une semblable prétention pour en montrer l'absurdité. D'après cette manière de voir, si je prête \$100 à mon voisin pour améliorer sa propriété, je pourrai m'en emparer quand les améliorations seront faites, puisqu'alors la propriété aura plus de valeur qu'elle n'en avait lors de l'emprunt. En d'autres termes, cet emprunteur n'aurait plus droit d'administrer les affaires se rattachant à sa propriété. "Et pourquoi pas?" comme se le demande M. Scott à la page 20. Si c'est là la morale pratique de mon ex-associé, je n'envie pas le sort de ceux qui emprunteraient de lui.

A la page 13, M. Scott traite du haut de sa grandeur, et il y a de quoi, les correspondants anonymes de journaux. Pourtant il est entré dans la catégorie des "correspondants anonymes" à propos des difficultés survenues à l'égard du chemin de Lévis et Kennebec. Un de ces correspondants, signant *Fiat Justitia*, a soutenu dans le *Chronicle* que la subvention du gouvernement, la souscription de la ville de Lévis et celle de la paroisse de St.

Anselme, sont des bonus donnés à quiconque trouverait moyen de construire le chemin. A la même page on lit : " Je maintiens que la subvention du gouvernement est donnée en qualité de bonus aux personnes qui viendraient à fournir les fonds pour conduire l'entreprise à bonne fin, ainsi que les souscriptions de Lévis et St. Anselme. "

Il y a tant de ressemblance entre ces deux prétentions que je ne puis m'empêcher d'y trouver de la parenté à un degré fort rapproché ; il serait vraiment injuste de ne pas en attribuer la paternité au même individu. Puis, détail assez utile pour retracer cette lignée, M. Scott dit carrément : " Je maintiens. " Or, comme on ne *maintient* que ce que l'on a déjà soutenu et comme cette prétention n'a été soutenue, avant la publication de la brochure, que dans les correspondances publiées au *Chronicle* sous l'anonyme *Fiat Justitia*, je suis bien obligé de retrouver mon ex-associé dans la peau de *Fiat Justitia* et de constater qu'il est au nombre de ces " correspondants anonymes " dont il parle du haut de sa grandeur. Mais, alors, c'est donc M. Scott qui a décliné le défi qui lui a été porté dans le *Chronicle*, M. Scott qui, après n'avoir pas eu le courage de ses actes, a sciemment et délibérément répété dans sa brochure les faussetés publiées dans le *Chronicle*. Je ne l'aurais jamais cru capable d'une pareille conduite ! *Auri sacra fames.....*

A la page 14, M. Scott " veut démontrer la position du mortgage," ou des hypothèques dont la ligne est grevée et affirme :

" Les obligations (hypothèques) sur le chemin sont en conséquence :

" Dette de bons sur la 1ère section.....	£100,000
" Avances de M. Reed sur la 2ème émission de £100,000 de bons.....	53,195
	<hr/>
	£153,195
	<hr/>
" Ou à \$4.86 par £.....	£744,527

" Ceci, ajoute-t-il, doit être passablement clair pour les personnes qui possèdent *aucune* (sic) connaissance des chiffres."

C'est peut-être très clair pour " les personnes qui possèdent aucune connaissance des chiffres," mais cela n'est pas du tout clair pour quiconque sait calculer et connaît la vraie position des hypothèques qui grevent le chemin. D'après le statut passé

à la session 1873-74, 37 Vict., chap. 23, amendant la charte de la compagnie, les débentures de la seconde émission ne peuvent être émises que lorsque les premiers quarante-cinq milles de chemin seront finis et acceptés par l'ingénieur du gouvernement; or il n'y a pas, même à l'heure qu'il est, quarante-cinq milles de chemin terminés et acceptés par l'ingénieur du gouvernement, en sorte que les débentures de la seconde émission, sur lesquelles M. Scott prétend que son ami M. Reed a fait des avances au montant de £53,195 ou \$258,527.70, ne sont pas valides et par conséquent ne portent pas hypothèque, et au lieu de £153,195 ou \$744,527 comme il l'affirme à la page 14, le montant de l'hypothèque des porteurs de débentures en Angleterre n'est que \$486,000, ce qui fait une petite différence de \$258,527 que j'enregistre comme formant la

*Dix-neuvième fausseté.*

Comme je viens de le dire, il n'y a qu'un peu plus de quarante-trois milles de chemin terminés et acceptés par l'ingénieur du gouvernement; mais les travaux pour compléter les quarante-cinq milles, formant la première moitié de la ligne, étant fort avancés, j'ai employé ce dernier chiffre parceque, outre qu'à tous les autres points de vue il est virtuellement exact, il rend aussi la position des affaires plus facile à comprendre.

M. Scott, pages 14 et 15, expose en termes vraiment trop pathétiques les prétendus désappointements de son *ami*. "M. Reed, dit-il, ne s'était jamais attendu pour un instant à ce qu'on lui demandât de fournir tout l'argent requis pour la construction de la ligne, mais se reposait sur l'action libérale du gouvernement et des municipalités pour l'aider à mener à bonne fin une entreprise si importante à la province; mais, à ce sujet, cependant, il fut grandement déçu, car, malgré tous ses efforts en 1875 et 1876, pour obtenir une aide additionnelle du gouvernement, du comté de Beauce et de Lévis, il ne réussit pas à les convaincre. Peut-on blâmer M. Reed d'avoir ressenti un fâcheux désappointement à la vue de l'apathie et de l'indifférence manifestée par le gouvernement et par le peuple après avoir été aussi libéralement assistés par les capitalistes anglais?"

M. Scott affirme à la page 5 de sa brochure que c'est lui qui a préparé le prospectus sur lequel M. Reed a dû se guider et se fonder pour consentir à faire les avances requises à la compagnie; or, à la page 6 de ce prospectus, on lit :

“ En décembre 1872, il fut fait au statut (ci-annexé) un amendement par lequel le capital fut augmenté à \$3,000,000, avec privilège d'émettre des débetures jusqu'à concurrence de ce montant.—*Avec ces privilèges, la subvention du gouvernement et le fort traffic* qu'on peut espérer avoir de suite dans la magnifique région que traverse la ligne ainsi que *les importantes correspondances qui seront établies avec les lignes américaines dans l'Etat du Maine*, la compagnie n'anticipe aucune difficulté à prélever le capital nécessaire pour parachever son chemin en deux ou trois ans d'aujourd'hui.”

Donc, comme l'atteste le prospectus même, préparé par M. Scott, les seules et uniques garanties que la compagnie ait jamais offertes à M. Reed sont : 1° le privilège d'émettre des débetures pour \$3,000,000 ; 2° la subvention du gouvernement ; 3° le *fort traffic* local et 4° la correspondance avec les lignes du Maine. M. Reed n'a jamais pu s'attendre à autre chose, puisque c'est là tout ce qui lui a été promis ou offert. Or, la compagnie a-t-elle tenu parole ? Oui, assurément, puisque sous certains rapports elle a même donné plus à M. Reed qu'elle n'offrait dans son prospectus. Ainsi, d'après ce prospectus, page 14, la subvention du gouvernement n'est que de \$1,748 par mille, plus la subvention supplémentaire pour certains ponts, faisant \$157,320 pour toute la ligne ; mais en 1875, page 11 de la brochure, cette subvention a été portée à \$3,800 net, par mille, ce qui donne \$342,000 au lieu des \$157,300 sur lesquelles M. Reed pouvait et devait compter, ou \$184,700 de plus que la compagnie promettait ou offrait dans son prospectus. Est-ce là une cause de grande déception ? Est-ce là de l'apathie et de l'indifférence de la part du gouvernement ? Est-ce pour cela que M. Reed a “ressenti un fâcheux désappointement ?”

Quant aux autres points, notamment la correspondance avec les lignes américaines et le trafic local, c'était matière d'appréciation à M. Reed qui, s'il est réellement homme d'affaires, a dû se bien renseigner avant d'agir. Et à qui la faute s'il s'est trompé dans ses prévisions et ses appréciations ? De quel droit voudrait-on tenir la compagnie responsable des bévues et du manque d'expérience ou de perspicacité de ce grand homme d'affaires ? N'est-ce pas vraiment ridicule ? Puis cet homme que M. Scott nous représente comme si intéressé dans le succès du chemin de Lévis et Kennébec, comme ayant fait de si grands sacrifices, s'est-il même donné le trouble d'entrer pratiquement en pourparlers



avec les compagnies américaines pour s'assurer de leur correspondance avec celle de la compagnie du chemin de Lévis et Kennebec ?

“ Nous ne pouvons pas nous étonner, dit encore M. Scott, à la page 16 de sa brochure, que M. Reed ait été rudement désenchanté de voir qu'après l'expiration d'une année de fonctionnement les recettes n'aient pu produire une seule piastre pour solder l'intérêt sur les débetures.”

Comment ! voici un homme qui est lui-même entrepreneur de chemins de fer et qui est surpris de voir qu'une ligne ne produise pas suffisamment durant la première année de son exploitation pour rapporter un intérêt au taux de 7,00 sur la valeur nominale de ses débetures ! C'est à n'y pas croire, vraiment, et j'estimerais faire insulte à M. Reed en ajoutant foi au *désenchantement* dont M. Scott nous parle en termes si navrants. Combien y a-t-il de chemins de fer en Amérique, même en Europe, qui ait rapporté 7,00 la première année de leur exploitation ? S'il s'occupe de chemins de fer, M. Reed doit savoir qu'il s'écoule toujours un certain temps avant que les populations destinées à bénéficier d'une nouvelle voie ferrée renoncent aux moyens de communication en usage. Puis je suis fermement convaincu, comme mon ex-associé, que le chemin de Lévis & Kennebec, même avec les seules ressources du trafic local, sera bientôt une exploitation lucrative et je ne conçois pas que M. Reed puisse raisonnablement se plaindre ni se désanchanter du résultat des opérations de la première année.

D'ailleurs, si l'entreprise avait été positivement de nature à rapporter suffisamment pour payer 7,00 d'intérêt sur les débetures, non seulement la première année, mais durant les suivantes, pense-t-on que la compagnie aurait consenti à sacrifier ces débetures à 45 et 35,00 d'escompte ? A ce prix, 7,00 d'intérêt sur la valeur nominale des débetures représente 12 et 13,00 sur leur valeur réelle ou ce qu'elles ont rapporté, et à ce taux il n'est pas besoin d'aller faire antichambre aux capitalistes anglais, car on peut fort aisément trouver dans le pays des gens qui s'estimeraient heureux de faire des placements de fonds aussi lucratifs. Mais, c'est bien connu, l'escompte accordé sur ces valeurs a pour but de compenser les pertes inhérentes, en intérêt comme en capital, aux placements de cette nature, et si M. Reed est si désenchanté, si désappointé que le dit son *ami* M. Scott, c'est parcequ'il ignore même les choses les plus élémentaires en matière de finance de chemins de fer.

Je puis donc conclure que ces jérémiades sur les désappointements, les déceptions et les désenchantements de M. Reed prouvent à l'évidence l'esprit, la détermination de mon ex-associé de représenter systématiquement l'affaire sous de fausses couleurs pour justifier les iniques prétentions et la singulière conduite de son *ami* M. Reed.

“ Je suis d'opinion, lit-on à la page 14 de la brochure, que les recettes auraient pu être considérablement augmentées, dans le cas où le terminus à Lévis eût atteint un point plus convenable et que celui de St Joseph se fût rendu au village, mais en dépit de tous les efforts faits dans ce but, on ne put obtenir une seule piastre en guise d'aide soit de Lévis ou de St Joseph pour effectuer l'extension.”

Mais, alors, pourquoi M. Reed n'a-t-il pas fourni les fonds requis pour cette amélioration, dont les profits étaient pour lui exclusivement ? S'il eût tenu parole et fait les avances qu'il avait promises, les entrepreneurs n'auraient pas manqué de faire cette amélioration qui eût complété les quarante-cinq milles requis par la loi et transformé en créance hypothécaire les débetures de la seconde émission qui, ainsi que je l'ai déjà démontré plus haut, ne constituent qu'une créance chirographaire. M. Scott doit se rappeler que j'ai fortement insisté sur ce point auprès de M. Reed, lequel n'a pas voulu apprécier la nécessité et l'opportunité de cette amélioration. Avec les \$100,097, encore dues sur la seconde émission et d'après les engagements pris par M. Reed, la chose aurait été facile et si quelqu'un est blâmable en cela, c'est uniquement M. Reed et non les municipalités qui n'avaient aucun intérêt à s'imposer des sacrifices pécuniaires pour en faire bénéficier directement les *amis* de M. Scott.

“ En raison de toutes ces circonstances, lit-on à la page 16, il fut impossible de continuer la ligne.” Ce n'est pas “ en raison de toutes ces circonstances ” qu'il fut impossible de continuer la ligne, mais exclusivement parce que M. Reed, comme je le démontrerai, après s'être engagé à faire les avances nécessaires, n'a pas voulu ou n'a pas pu les faire. S'il y a faute sous ce rapport, c'est chez l'*ami* de M. Scott qu'elle se trouve et non dans “ toutes ces circonstances ” dont il parle. D'ailleurs les extraits suivants, pris dans la brochure, établissent ce point à l'évidence, même pour les plus incrédules :

Page 11.

« Comme nous pensions qu'il était très à propos de construire quinze milles de plus de la ligne, (jusqu'à St. Joseph) je partis pour l'Angleterre en avril, 1875, pour faire tout en mon pouvoir afin d'engager M. Reed à nous faire les avances requises, et après beaucoup de difficultés, il y consentit, retenant la seconde émission de bons comme garantie collatérale, vu que le marché ne permettait pas de les mettre en circulation. »

Page 16.

« On doit évidemment comprendre que M. Reed ne s'engageait nullement à acheter les bons, mais qu'il ne ferait que rendre compte à la compagnie en conformité du taux mentionné dans la convention quand il ferait une émission publique, et il fut naturellement porté à croire que dès le moment qu'on aurait progressé *bona fide*, le gouvernement et les municipalités concourraient d'une manière sensible à pousser l'entreprise, pour le mettre en état de faire circuler les bons et de parachever la ligne. »

La contradiction dans ces deux extraits frappe de premier abord. Si, comme il est affirmé à la page 11, M Reed a consenti à "faire les avances requises," on ne doit pas "évidemment comprendre," ainsi qu'il est dit à la page 16, que "M. Reed ne s'engagea nullement à acheter les bons," et la contradiction entre ces deux affirmations me justifie de signaler l'extrait de la page 16, comme la

#### *Vingtième fausseté.*

En effet, puisque M. Reed s'est engagé à faire les avances requises,—et outre l'affirmation de M. Scott à la page 11, nous en avons la preuve dans le fait qu'il a réellement fait une partie de ces avances de fonds—il devait les faire complètement, que ses "émissions" fussent "publiques" ou privées, ce qui ne concerne que lui seul. Sur la remise des débentures qui lui a été faite, il s'est engagé à rendre compte au taux de 65/00 à la compagnie, qui ne s'obligea qu'à lui céder pour £100,000 de ses débentures et M. Reed était rigoureusement tenu par cette convention de faire toucher en argent, net, £65,000 ou \$315,900 à la compagnie, ce qui était la condition stipulée à la convention sans restriction aucune ni mention des *émissions* de M. Reed. Qu'il fût porté à croire que le gouvernement et les municipalités s'imposeraient de nouveaux sacrifices, c'était son affaire personnelle ; mais cela n'a jamais fait partie de la convention, ainsi que l'insinue faussement M. Scott pour justifier son *ami* de ne pas avoir tenu à ses engagements. D'ailleurs, il est inexact, injuste à l'extrême de prétendre que le gouvernement n'a pas voulu *concourir* davantage à "pousser l'entreprise," puisqu'à la dernière session il a virtuellement augmenté sa subvention de \$1,000 par mille, ou de \$45,000 pour les quarante-cinq milles finis. Est-ce là ce que l'on peut appeler de l'indifférence et de l'apathie ?

Et pour quiconque veut comprendre l'esprit du statut, il est clair que le gouvernement entend bien augmenter sa subvention

jusqu'à concurrence de \$5,000 par mille pour les quarante-cinq milles finis et de \$6,000 par mille pour la partie qui devra compléter la ligne.

Il reste donc avéré qu'après s'être formellement et sans restriction engagé à "faire les avances requises" pour construire les quinze milles de chemin dont il s'agit, c'est-à-dire £49,500 ou \$240,570 à 65/00, et à £3,300, par mille, ainsi que le comportent les débentures, il n'a fourni que \$140,472.17 puisque le montant total de ses avances est de \$407,772.17 dont \$267,300 pour les £55,000 de la première et \$140,472.17 sur la seconde émission. C'est donc \$100,097.83 qu'il n'a pas fourni comme il s'était engagé à le faire. Si les entrepreneurs avaient touché cette somme l'automne dernier, les travaux de construction auraient continué régulièrement et les embarras dont parle M. Scott ne fussent jamais survenus. Mais M. Reed, je l'établirai plus loin, avait son intérêt à créer ces embarras pour s'emparer de tout.

Puis, si "M. Reed ne s'engagea nullement à acheter les bons," pourquoi s'en déclare-t-il "acquéreur," (*purchaser,*) dans la convention qu'il a lui-même dressée pour s'en faire donner possession? On n'est acquéreur que de ce qu'on achète, et pas de ce qu'on reçoit en dépôt ou fidéicommiss, et il faut bien admettre qu'on ne doit pas "évidemment comprendre," d'après cette convention, que "M. Reed ne s'engagea nullement à acheter les bons," à moins que ce monsieur se serve d'un langage spécial à lui.

"En novembre dernier, lit-on encore à la page 16, voyant la position financière critique dans laquelle se trouvaient la compagnie et les entrepreneurs....."

Mais ce n'était pas du tout la compagnie et les entrepreneurs relativement à M. Reed, qui se trouvaient dans une position financière critique, c'était M. Reed lui-même qui ne pouvait fournir à la compagnie et par là aux entrepreneurs les fonds qu'il s'était engagé à fournir; avec les \$100,097 qu'il était obligé de fournir, la compagnie et les entrepreneurs se fussent trouvés dans la position la plus favorable, puisque la compagnie ne devait qu'aux entrepreneurs et que les dettes de ces derniers ne s'élevaient qu'à \$73,706.28, ainsi que l'atteste la lettre de M. Reed; et que, par conséquent, il leur fût resté \$21,391 pour continuer leurs travaux au comptant. C'est donc exclusivement M. Reed qui se trouvait dans une position financière critique, qui n'a pas tenu à ses engagements et a mis la compagnie et les entrepreneurs dans l'embarras, puis amené la ruine de Larochelle

& Scott. Si mon ex-associé n'a pas des intérêts personnels dans les projets de son *ami* M. Reed, il faut bien admettre qu'il est d'une magnanimité inconcevable pour se faire ainsi le défenseur et le champion de l'homme même qui l'a ruiné en manquant à sa parole et à ses engagements. Il y a là quelque chose de mystérieux que j'essaierai d'expliquer plus loin.

Constatons une autre contradiction. M. Scott dit :

Page 20.

"Vu qu'il avait fourni *presque* tous les fonds qui s'y trouvaient (dans l'entreprise qu'il voulait contrôler);

Page 21.

"L'homme qui (M. Reed) encore) avait fourni *les fonds*, et à qui on est redevable de la construction de 45 milles de chemin."

Comment se fait-il qu'à la page 20 M. Reed a fourni "*presque* tous les fonds," et qu'à la page suivante il a fourni "*les fonds*"? Il y a nécessairement de part ou d'autre une erreur qui constitue la

*Vingt et unième fausseté.*

M. Scott constate à la page 21 que M. Reed partit pour l'Angleterre, "mais non sans avoir préalablement donné avis aux directeurs de ses intentions et leur avoir demandé le paiement des avances qu'il avait faites de bonne foi." Or que penser de la conduite de M. Reed qui non content de ne pas payer ce qu'il doit, ce qu'il s'est engagé à fournir à la compagnie, la menace encore de la poursuivre pour le recouvrement, en partie, de ce qu'elle a droit d'avoir; mais qu'elle n'a pas eu de lui? M. Scott ajoute plus bas que "M. Reed partit pour l'Angleterre joliment désenchanté (le désenchantement y est toujours) de ses rapports avec le chemin de fer de Lévis et Kennebec, sa première entreprise au Canada." J'espère, pour l'honneur et la prospérité des entreprises canadiennes, que ce sera aussi la dernière.

Je dis "pour l'honneur," car s'il faut juger des capitalistes dont nous parle M. Scott par les renseignements que le *Chronicle*, dans un article publié en mars dernier, nous a donnés sur leur compte, il est vraiment déshonorant de transiger avec des gens de ce calibre. Parlant, lui aussi, de la prétendue injustice commise envers les porteurs de bons demeurant en Angleterre, le *Chronicle* dit dans cet article qu'il a reçu une foule de lettres de ces porteurs de bons qui, dans ces lettres, déclarent "qu'ils nous considèrent tout simplement comme une bande de lâches et de conspirateurs malhonnêtes," et que, "quant à la reconnaissance, ce sentiment nous fait plus défaut qu'aux *vrites* du dernier ordre de la création."

Que penser de gens qui emploient ce langage de poissarde pour adresser, par la voie d'un journal, ces grossières insultes à toute une population qui n'a rien à faire avec l'entreprise particulière du chemin de Lévis et Kennebec ? Ce langage de bas étage ne se rencontre jamais même chez un homme bien élevé, sinon honorable. Je suis bien convaincu que si les directeurs de la compagnie du chemin de Lévis et Kennebec avaient su dans le temps que je les pressais de donner une procuration à un homme qui devait les mettre en rapport avec des gens de ce calibre, ils n'auraient jamais consenti à lui donner pouvoir d'agir en leur nom ; ils eussent préféré renoncer au succès de l'entreprise, plutôt que de l'assurer par le concours de pareils individus. Et si ce sont là les amis en Angleterre dont M. Scott nous parle avec tant d'emphase, il serait dans l'intérêt de sa réputation de les faire connaître le moins possible au Canada, car le proverbe dit avec raison : " Dis-moi qui tu hantes, je te dirai qui tu es."

D'un air de faveur qui contraste singulièrement avec le reste de sa brochure, mon ex-associé dit en parlant de l'assemblée du 6 février, (page 19 de la version anglaise et 21 de la version française, dont la traduction est impossible) : " Dire que la conduite des directeurs et des quelques actionnaires présents ne fut pas libérale (ungenerous) envers M. Reed, c'est vraiment la caractériser en termes adoucis." Oui, comme qui dirait que celui qui crie gare et se défend contre le voleur qui veut ravir sa propriété n'agit pas libéralement envers le ravisseur. M. Reed voulait s'emparer de tout ce qui appartient aux actionnaires et ceux-ci ont manqué de libéralité parce qu'ils ne l'ont pas laissé faire en paix. O sublime amitié pour M. Reed ! quels prodiges tu enfantes !

A la page 21 M. Scott dit : " Les procurations, d'à peu près 300 actionnaires, remises au président et au secrétaire, avec environ une demi douzaine de personnes présentes, et représentant en tout environ \$40,000 réunies, contrôlèrent l'élection."

D'abord, l'auteur de la brochure aurait-il la complaisance de faire connaître les noms de la " demi douzaine de personnes présentes " qui furent remises au président avec les procurations ?... Je ne sache pas qu'il ait été donné d'otages ni livré de prisonniers à M. le président lors de cette assemblée.

Puis M. Scott sait qu'il ne dit pas vrai quand il affirme que les actionnaires qui ont contrôlé l'élection des directeurs, le 6 février dernier, ne représentaient qu'environ \$40,000 ; il sait que chaque

action de dix piastres donne droit à un vote ; or à cette élection il a été enregistré en faveur des directeurs élus 9,248 votes, ce qui représente \$92,480 et non pas \$40,000 comme il l'affirme. Il sait aussi qu'il y avait plus de cent actionnaires présents, dont la livraison n'a pas été faite à M. le président, et je puis bien enregistrer cette double erreur comme la

*Vingt-deuxième fausseté.*

Et puisque M. Scott a voulu parler de cette élection et représenter faussement ce qui s'y est fait, je vais le suivre sur ce terrain et montrer si réellement les choses ont été faites avec régularité et justice pour tous. A part les actions libérées de Larochelle & Scott, près d'un million, le capital de la compagnie se compose de 10,542 actions qui donne droit à autant de votes. De ces 10,542 votes, 729 n'ont pas été donnés par ce que les porteurs de ces actions n'étaient pas à l'assemblée ni n'y étaient représentés par fondés de procuration. Il reste donc 9,813 votes qui ont été enregistrés, donnés personnellement ou par procuration ; de ces 9,813 votes, 565 ont été enregistrés contre et 9,248 pour l'élection des directeurs actuels, ce qui accuse une majorité de 8,683 votes, représentant \$86,830. Si M. Scott nie l'exactitude de ces chiffres, je lui porte le même défi que je lui ai porté à propos des chiffres relatifs aux sommes fournies en Angleterre et au Canada. D'ailleurs, quiconque peut voir la preuve de leur exactitude dans les registres de la compagnie. M. Scott dit donc faux quand il parle des 300 actionnaires, etc., "représentant en tout \$40,000 réunies." C'est la

*Vingt-troisième fausseté.*

Quant au "refus dont il est parlé à la page 22, d'enregistrer le vote du syndic de Larochelle & Scott," je puis déclarer à mon ex-associé, qui le sait d'ailleurs fort bien, que si le secrétaire de la compagnie ne commet jamais d'autre faute que celle-là, il est sûr que sa conduite ne lui attirera jamais de désagrément. M. Auger avait un bref, obtenu par M. Barbeau, un de nos créanciers, le mettant en possession de nos biens ; M. Wurtele avait un semblable bref, obtenu par M. Cunningham, agent de M. Reed ; la difficulté survint entre les deux syndics pour savoir qui avait droit à la possession de nos biens, et M. Wurtele porta l'affaire devant les tribunaux ; il obtint un ordre d'un juge, mais comme cette ordonnance donnait lieu à contestation, l'affaire n'avança guère, et on ne savait pas encore, le jour de l'élection, ce qui

advierait, en sorte que ne pouvant pas établir leurs droits, ni l'un ni l'autre des syndics ne pouvait voter régulièrement. M. Bossé, avocat de la compagnie, avisa donc le secrétaire de ne pas enregistrer le vote de M. Wurtele, pas plus que celui de M. Auger. Si M. Scott veut prendre patience d'ici à quelques semaines, \* je suis convaincu qu'il constatera que M. Bossé n'a pas donné cet avis à la légère, mais qu'il est sur de son point. La conduite du secrétaire est donc exactement ce qu'elle devait être relativement au vote des syndics, et la jérémiade que ce refus a inspiré à M. Scott, ne prouve tout au plus que son excessive amitié pour M. Eeed.

Mon ex-associé est aussi fort chagrin de ce que le secrétaire de la compagnie ait refusé d'enregistrer le vote, par procuration, des 3,200 actions de la *Wason Manufacturing Company*. Mais qu'aurait fait l'enregistrement de ces 3,200 votes contre l'élection des directeurs actuels, qui accuse une majorité de 9,248 votes ? M. Scott serait-il disposé à soutenir que 3,200 peuvent réduire à néant une majorité de 9,248 et changer le résultat de l'élection ? Il serait toujours resté une majorité de 6,048 votes, chiffre assez respectable sur un vote de 9,813. D'ailleurs, il sait fort bien que la *Wason Manufacturing Company* n'avait pas droit de voter, ne pouvait pas voter, parce qu'elle n'avait pas fait enregistrer dans les délais voulus le transport de ces 3,200 actions. C'est peut-être très-incommode, désagréable même pour M. Scott et ses amis ; mais, enfin, la loi a des rigueurs qu'il est impossible de méconnaître sans s'exposer à faire fausse route.

A la page 22, on lit : ..... Ayant élu le bureau de direction ..... les actionnaires par procuration procédèrent à disposer de la propriété des porteurs de bons, louant toute la ligne du chemin de fer à M. Sénecal "..... et à la page 28 l'auteur de la brochure s'évertue à démontrer que ce bail prive les porteurs de bons de tout recours pour le paiement de leurs intérêts et le remboursement de leur capital. Jamais homme qui vive ne mit autant de zèle à soutenir une prétention aussi absurde.

En effet, de deux choses l'une : ou les porteurs de bons ont sur le chemin une hypothèque pour garantir leur capital et leurs

\* Depuis que ceci est écrit, les cinq juges de la cour d'appel, à l'unanimité, ont annulé la décision mettant M. Wurtele en possession des biens de Larochelle & Scott, et déclaré que M. Auger est le syndic qui a droit à la possession de ses biens et d'agir comme syndic. M. Bossé avait donc raison de donner l'avis qu'il a donné et le secrétaire a bien fait de suivre cet avis.



intérêts ou ils n'en ont pas. S'ils ont une bonne hypothèque, en quoi le bail consenti à M. Sénécal peut-il affecter leurs droits ? Ne peuvent-ils pas, en vertu de cette hypothèque, faire vendre le chemin et s'en emparer du moment que l'intérêt sur les débetures dont ils sont porteurs ou les autres sommes qui peuvent leur être dues ne seront pas payées aux époques convenues ? Ce serait donc à dire que si mon voisin loue une propriété grevée d'une hypothèque en ma faveur, je ne pourrai plus avoir recours contre cette propriété si mon capital et mes intérêts ne me sont pas payés. Mais c'est tout simplement absurde à l'extrême : il suffit d'exposer une semblable prétention pour en montrer le ridicule achevé. Puis, dans le cas qui nous occupe, il y a cette considération importante que M. Sénécal devra continuer la construction du chemin sur lequel repose l'hypothèque, en sorte que ce bail augmente nécessairement la valeur de l'hypothèque, au lieu d'affecter dans le sens contraire les droits des porteurs de débetures. Et si ces porteurs de débetures veulent se faire payer de suite de ce qui leur est dû, qu'ils fassent vendre le chemin comme ils en ont le droit. Pourquoi se donner tant de peine, se représenter comme affecté dans ses droits quand le moyen de les sauvegarder est si facile ? Le bout de l'oreille perce toujours.

D'un autre côté, si les porteurs de débetures n'ont pas d'hypothèque sur le chemin, ils n'ont pas plus de droit ni plus de privilèges que les autres intéressés et lors le bail consenti à M. Sénécal n'affecte pas plus leurs droits que ceux des autres créanciers ou fournisseurs, en sorte que dans l'un ou l'autre cas, l'auteur de la brochure se rend tout simplement ridicule en voulant nous représenter, bien à tort, les créanciers anglais comme victimes d'une injustice. Quelque soit la teneur du bail, ce sont eux qui ont en mains la clé de la situation et qui peuvent s'en servir comme bon leur semblera, de sorte qu'au lieu d'avoir été maltraités, ce sont eux qui ont voulu maltraiter les autres. Tout le mal dont ils peuvent se plaindre se trouve dans le fait qu'ils n'ont pas réussi le coup de théâtre qu'ils ont essayé de monter.

C'est en tenant compte de toutes ces considérations que le Bureau des Directeurs a résolu de consentir le bail à M. Sénécal, pour assurer la continuation des travaux de construction, le paiement des créances chirographaires et empêcher M. Reed de s'emparer du chemin pour le fusionner à Scott's Junction avec le Québec Central. Il faut avoir le singulier zèle de M. Scott,

être animé par les motifs qui l'inspirent pour représenter cette transaction comme frauduleuse ainsi qu'il le fait à mots couverts, à la page 28 de sa brochure.

M. Scott a toujours la bosse de l'addition fort accentuée quand il s'agit des avances faites par les soi-disant capitalistes anglais. Les extraits suivants montrent le progrès chez lui de cette inclination amicale

<p>Page 14.</p> <p>Les obligations sur le chemin sont en conséquence :</p> <p>De dette de bons sur la 1<sup>ère</sup> sec. .... £100,000</p> <p>Avances de M. Reed sur la 2<sup>e</sup> ..... 53,195</p> <p>émission de £100,000 de bon. .... £133,195</p> <p>ou à \$4,86 per £ ..... \$744,527</p>	<p>Page 23.</p> <p>Peut-on voir aucune mesure prise pour le paiement du principal? £200,000?</p> <p>Page 29.</p> <p>..... A l'exception d'un intérêt de £200,000 pour lequel les capitalistes anglais tiennent la compagnie responsable</p>
---	---

Au taux de \$4,86, £200,000 font \$972,000. Or, comment se fait-il qu'après avoir bien établi à la page 14 (d'après lui, bien entendu), que la dette hypothécaire ou l'hypothèque des capitalistes anglais s'élève à \$744,527, M. Scott vienne affirmer aux pages 28 et 29 qu'elle est de \$972,000? M. Scott a-t-il oublié qu'il y a \$227,473 de différence entre ces deux montants? Mais que lui importe la vérité quand il s'agit de faire voir que les capitalistes anglais ont tout fourni? Quoiqu'il en soit, j'enregistre cette petite inadvertance comme la

*Vingt-quatrième fausseté.*

Après avoir dit à la page 22 que les "actionnaires par procuration procédèrent à disposer de la propriété des porteurs de bons en louant toute la ligne du chemin de fer à M. Sénécal," M. Scott cite le bail pour prouver son avancé erroné. Eh bien! ce bail, nous allons le voir, est tout à l'avantage des porteurs de bons; il garantit leur créance, et encore ici M. Scott fournit les verges pour se faire fouetter. Servons-nous-en.

Ce bail peut se résumer ainsi:

1. La compagnie loue son chemin, fait et à faire, pour douze ans à M. Sénécal qui "en percevra les fruits et revenus;"
2. M. Sénécal s'oblige à remplir toutes les conditions imposées à la compagnie pour toucher les subventions du gouvernement et des municipalités, qui lui sont cédés par la compagnie;

3. Il s'oblige à payer chaque année à la compagnie, à date fixée, une somme de \$2,000 et en sus une somme de \$2,000 le premier de chaque mois, jusqu'à concurrence de \$130,098, montant des dettes de Larochelle & Scott, les ex-entrepreneurs, pour acquitter toutes ces dettes, c'est-à-dire en cinq ans et six mois ;

4. A tenir le chemin en bon état de réparation ; à établir le terminus sur les terrains " Shaw, " dans la ville de Lévis, qui devra fournir le terrain ; à construire dans l'espace d'un an les dix milles entre St.-Joseph et St.-François, pourvu que les municipalités lui souscrivent \$10,000, ce qui est déjà fait ; à construire, dans l'espace de trois ans, les trente-cinq milles de chemin restant entre St.-François et la frontière américaine, pourvu que les subventions du gouvernement et des municipalités s'élèvent à \$10,000 par mille ou à \$350,000 en tout ;

5. A faire accepter ce bail par les créanciers de Larochelle & Scott, sans quoi il devient nul *ipso facto*, sans que M. Sénécal n'ait aucun recours contre la compagnie ;

6. Dans le cas où M. Sénécal manquerait à remplir les conditions mentionnées plus haut, la compagnie rentrera en possession de son chemin, de tous les droits par elle cédés et gardera même tout ce que M. Sénécal aura payé, ainsi que les matériaux mis et les travaux faits sur le chemin sans compensation aucune pour M. Sénécal.

Eh bien ! je le demande à tout homme raisonnable et impartial : dans les circonstances difficiles où l'avait mise le manque de parole de M. Reed, la compagnie pouvait-elle faire une transaction plus juste, plus honnête et plus avantageuse pour tous ? Non, assurément non ! M. Reed ne voulant ou ne pouvant pas lui fournir les fonds qu'il s'était engagé à lui avancer, elle se trouvait sans crédit, sans ressources suffisantes pour continuer la construction et l'exploitation de son chemin ; elle était obligée de faire défaut à ses entrepreneurs qui, à leur tour, ne pouvaient pas payer les \$130,110 qu'ils devaient pour main-d'œuvre et matériaux divers. En un mot, tout aboutissait à rien, ou plutôt à la ruine des créanciers non-hypothécaires et c'en était fini de l'entreprise. Or, le bail consenti à M. Sénécal a complètement changé cet état de choses en assurant la continuation des travaux de construction et l'exploitation du chemin ainsi que le paiement des \$130,110 de dettes de Larochelle & Scott. N'est-ce pas là, dans les circonstances, une transaction juste et avantageuse pour tous ?

Mais, dit M. Scott, on ne parle pas de la créance des porteurs de bons. Non, et pour une raison bien simple. La compagnie a fait cette transaction pour assurer le paiement des créances qui n'étaient pas garanties ; or celles des porteurs de débentures étaient garanties par première hypothèque sur le chemin, en sorte que la compagnie n'avait pas à s'en occuper dans cette transaction qui, d'ailleurs, n'affecte aucunement les créances hypothécaires, tant pour le capital que pour l'intérêt, ainsi que je l'ai déjà démontré. J'affirme même que le bail consenti à M. Sénécal améliore, et de beaucoup, la position des créanciers hypothécaires. Prouvons cet avancé.

D'après M. Scott même, page 14 de sa brochure, le montant de la dette hypothécaire de la compagnie, représentée par les débentures dont les capitalistes anglais sont porteurs, s'élève à \$744,527 portant intérêt au taux de 7,00, ce qui fait un intérêt annuel de \$52,116.89. Le total de cet intérêt, pendant les douze années du bail à M. Sénécal, formera donc \$625,402.68. Ajoutant à ces intérêts le capital qui les aura produits ou le montant des débentures, \$744,527.00, on trouve un total de \$1,369,929.68 qui sera dû aux porteurs de débentures en Angleterre, les seuls créanciers hypothécaires. Qu'auront, alors ces créanciers, pour se faire payer capital et intérêts ? Tout le chemin, sur lequel ils ont première hypothèque. Or, à \$18,444 du mille, c'est le prix qu'ont coûté au comptant, en argent net, des quarante-cinq milles déjà construits, les quatre-vingt-dix milles de chemin sur lesquels portera l'hypothèque des créanciers anglais représenteront une valeur totale de \$1,660,033.22. Osera-t-on prétendre qu'avec ces \$1,660,033.22, les créanciers anglais n'auront pas de quoi se faire payer jusqu'au dernier sou les \$1,369,929.68 qui leur seront alors dues pour leur capital et leurs intérêts ? Il leur restera même encore la jolie somme de \$290,103.54 pour payer la livre de chair.

Et dans quelles circonstances se trouvera alors le chemin ? Absolument dans les circonstances où M. Reed exigeait l'automne dernier qu'il fût pour continuer les avances de fonds qu'il s'était engagé de faire à la compagnie, c'est-à-dire qu'il sera en correspondance avec les lignes du Maine, à la frontière, en correspondance avec le Québec Central, à Scott's Junction, et ayant son terminus dans la ville de Lévis. Le chemin sera donc alors une entreprise *payante*, d'après l'admission même de M. Scott aux pages 15 et 16 de sa brochure, en un mot une entreprise capable

de rapporter plus qu'il ne faudra pour payer l'intérêt sur les débentures, une entreprise de grande valeur.

De quelle grâce M. Scott ose-t-il donc dire que ce bail est injuste envers ses amis, les soi-disant capitalistes anglais ?

Il est un autre détail, cependant, qu'il ne faut pas omettre pour se rendre exactement compte de la position de ces capitalistes. Le montant nominal de leurs créances, d'après M. Scott, est bien \$744,527 ; mais qu'ont-ils réellement donné, en argent, pour toucher ces \$744,527 ? Seulement \$525,807.10, toujours d'après M. Scott (page 12 de sa brochure), tandis que les livres de la compagnie, comme je l'ai affirmé et défié M. Scott de prouver le contraire, établissent que ce n'est que \$407,772.17, en sorte que sur le capital seulement ils réaliseront le joli gain de \$336,754.83, ou environ 82.58 pour cent. En d'autres termes, ils auront fourni, je prends le chiffre, \$407,772, plus les intérêts à 7 par cent pendant douze ans, \$34,348, en tout \$750,300.75 et ils toucheront \$1,369,929.68, près de 200 pour cent du montant réel de leurs avances en argent, ou, enfin, \$619,628.93, de profit net, en sus des intérêts.

Telle est la vraie position que le bail consenti à M. Sénécal par la compagnie fait aux porteurs de débentures en Angleterre. Et c'est en présence de ces faits, de ces considérations qui s'imposent d'elles-mêmes, qui surgissent du gros bon sens, que mon ex-associé se demande à la page 28 : "Peut-on voir dans ce document une clause par laquelle on pourvoit au paiement de l'intérêt sur ces bons ?" Mais, brave homme, ignorez-vous ce principe de droit élémentaire, que les transactions entre deux parties contractantes ne peuvent jamais affecter les droits d'une tierce personne ? Le bail ne parle pas de l'intérêt, pas plus que du capital, des débentures pour la raison bien simple qu'il ne peut en aucune façon les affecter d'une manière préjudiciable. M. Scott apprendra cela en suivant avec le zèle qu'il y met la poursuite de toutes les chicanes d'Allemands dont son ami, M. Reed, a saisi nos tribunaux.

Au reste, le bail consenti à M. Sénécal est très-avantageux pour les porteurs de débentures, même au point de vue du paiement régulier et immédiat des intérêts sur ces débentures. L'extrait suivant, tiré de la *Minerve* du 14 février dernier, établit clairement ce fait :

"On omet de dire, observe la *Minerve*, que M. L. A. Sénécal s'oblige à construire 47 milles de chemin en sus des 43 milles

déjà construits, à raison de \$10,000 par mille. Or, la compagnie a assez de subsides pour pouvoir compter sur ce montant. Ne saute-t-il pas aux yeux de tout le monde qu'en laissant comme fonds de réserve les débetures non négociées, la compagnie possède des ressources considérables. Il reste à peu près £150,000 stg. de débetures en disponibilité.

“ Quelle est aujourd'hui la position des porteurs de débetures ? Ils en tiennent £150,000 stg. sur 43 milles de chemin, c'est-à-dire que chaque mille de chemin est hypothéqué pour £3,488 stg. Pense-t-on que si l'on construit les 47 autres milles sans négocier de nouvelles débetures, les premiers £150,000 qui portent hypothèque sur le tout ne vaudront pas le double de ce qu'ils valent aujourd'hui ? Et si chaque mille n'est plus hypothéqué que pour £1,666 stg. par mille, pense-t-on qu'il sera difficile pour la compagnie de négocier tous les ans quelque £10,000 ou £12,000 pour servir les intérêts des bons vendus en supposant que la compagnie n'ait pas d'autres ressources, ce que personne ne peut supposer légalement ? Quelle est aujourd'hui la garantie des débetures négociées ? Les revenus du chemin, n'est-ce pas, et rien autre chose. Or, l'on sait que les revenus actuels du chemin sont nuls ou à peu près. De quoi se plaint-on donc ? ”

M. Sénécals, dira peut-être M. Scott, ne remplira pas les conditions de son bail. Soit : pour argument, je concède ce point. Qu'arrivera-t-il alors ? Les choses en reviendront à la position dans laquelle elles étaient lors de la passation du bail, qui devient nul *ipso facto* du moment que M. Sénécals ne remplit pas toutes les conditions mentionnées plus haut.

“ Examinons, continue notre historien, une autre clause importante de ce document : “ Le locataire devra construire la ligne au-delà de St.-George (35 milles), pourvu seulement que la somme de \$10,000 par mille lui soit garantie par octroi du gouvernement et des municipalités. Ceci était précisément ce que M. Reed avait exigé. ”

Pas trop scrupuleux, M. Scott ! Pour établir la parité entre la demande de M. Sénécals et celle de M. Reed, il n'omet qu'une bagatelle de \$561,330 sur le montant demandé par son ami M. Reed. C'est la première fois que M. Scott retranche sur les chiffres concernant les capitalistes anglais, mais il faut avouer qu'il fait les choses royalement. En effet, M. Reed demandait les \$10,000 par mille comme M. Sénécals qui n'a demandé aucune

autre somme en argent ; mais en sus de ces \$10,000, M. Reed demandait £3,300 ou \$16,088 en débetures de la compagnie. Or \$16,088 par mille sur trente-cinq milles font \$561,330, différence entre le montant de la demande faite par M. Reed et celle de M. Sénécal. En d'autres termes, M. Reed demandait \$911,330 et M. Sénécal seulement \$350,000 et la compagnie a tout naturellement accepté de préférence la demande de M. Sénécal.....

M. Sénécal a "les fruits et revenus" du chemin, nous dit mon ex-associé.—Oui, sans doute, mais à la place de ces fruits et revenus, M. Reed aurait eu l'intérêt à 7/00 sur les \$561,330 de débetures, ou \$39,293.10 par année, faisant \$471,517.20 pour les douze ans. Mon ex-associé pourrait-il affirmer que les "fruits et revenus" nets du chemin, déduction faite des frais d'exploitation, donneront plus que cela à M. Sénécal ? Qu'il réponde.....

Toujours est-il qu'en affirmant que M. Reed ne demandait que \$10,000 par mille comme M. Sénécal, M. Scott se rend coupable de la

*Vingt-cinquième fausseté.*

M. Scott ajoute à la page 29 "que si le gouvernement, les municipalités ou le peuple lui eussent garanti (à M. Reed) \$10,000 sur cette dernière section, aucune des difficultés actuelles ne serait survenue." C'est précisément cela : si le gouvernement et les municipalités avaient fourni de quoi construire le chemin et si par dessus le marché la compagnie avait voulu lui faire un petit cadeau de \$561,330, M. Reed eut consenti à se tenir tranquille et à ne pas susciter ces difficultés. Il n'est pas exigeant, ce M. Reed, qui se contenterait d'escamoter cette bagatelle ! Heureusement que les directeurs, en hommes énergiques et intelligents qu'il sont, ne se sont pas laissés prendre à ce chantage et ont donné carte blanche à M. Reed pour tenter toutes les vaines poursuites que le dépôt lui fera imaginer.

"Si \$10,000 par mille pouvaient être réalisées, s'écrie encore notre historien, pourquoi changer de *contracteurs* ?" Belle demande. Mon ex-associé ignore-t-il donc qu'à raison du manque de parole et de la mauvaise foi de son ami M. Reed, qui n'a pas tenu à ses engagements, Larochelle & Scott ne pouvaient pas même payer leurs \$73,706 de dettes sans l'arrangement fait avec M. Sénécal ? Peut-on poser une question plus ridicule, plus absurde ? C'est vraiment pitoyable à lire.

Et de quel front M. Scott ose-t-il reprocher à la compagnie d'avoir "changé d'entrepreneurs," quand c'est lui-même qui a rendu ce changement nécessaire ? Si, au lieu de se faire le champion de M. Reed, il se fut uni à moi pour le forcer à nous tenir parole, à nous faire toucher les sommes qu'il s'était engagé à nous fournir, si dis-je, M. Scott eut travaillé de concert avec moi et la compagnie pour assurer le parachèvement de la ligne et le paiement de tous nos créanciers, au lieu de me mettre dans la pénible nécessité de nous trouver un remplaçant pour continuer les travaux de construction, il est bien évident que nous aurions réussi à faire tenir M. Reed à ses engagements de même qu'à nous faire accorder par la compagnie les prétendus avantages qu'elle a donnés à M. Sénécal, et alors tout fut resté dans le même état : nous aurions encore l'entreprise en mains, je ne serais pas ruiné et mon ex-associé ne serait pas réduit à n'avoir autre chose à faire qu'à dévorer le remords que doit lui inspirer son inexcusable trahison et à ronger le chagrin qu'il éprouve de ne plus être entrepreneur du chemin de fer de Lévis et Kenébec.

"Qu'a fait M. Sénécal, demande encore M. Scott à la page 29, pour mériter cet avantage..... ?" D'abord M. Sénécal n'a pas obtenu d'avantage, puisqu'il n'a que \$10,000 par mille quand M. Reed en demandait \$26,038 et en second lieu il a fait économiser \$561,030 à la compagnie, ce qui était bien de nature à lui attirer les sympathies des actionnaires.

Faisons un rapprochement entre ce que l'auteur de la brochure dit à la page 29 et le troisième paragraphe du bail qu'il cite à la page 22.

Page 22. (3e paragraphe du bail.)

La compagnie du chemin à lisses de Lévis et Kenébec, corps politique et incorporé, ici (le bail dit aux présentes) représentée par François-Xavier Dulac, écrivain, Alfred Morissette, écuyer, médecin, et Jean-Baptiste Michaud, écuyer..... à ce dûment autorisés par et en vertu d'une résolution adoptée à une assemblée générale des actionnaires de la dite compagnie.....

Page 29.

..... Le bail est signé par trois actionnaires représentant 75 actions (\$750) de stock.....

Peut-on fausser plus sciemment et plus délibérément les faits que mon ex-associé le fait à la page 29 ? Il a lu le bail, puisqu'il le cite en entier ; or, d'après le troisième paragraphe de ce bail n'est-il pas strictement vrai qu'en le signant MM. Dulac, Morissette et Michaud n'agissaient pas comme actionnaires, à raison des



\$750 d'actions dont ils sont porteurs, ou "représentant 75 actions," ainsi que l'affirme M. Scott, mais exclusivement comme agents ou fondés de pouvoirs de la compagnie? C'est la

*Vingt-sixième fausseté.*

Qu'importe, au reste, le nombre ou la valeur des actions dont ces messieurs étaient porteurs? Ils avaient été délégués pour signer le bail préalablement accepté par les actionnaires réunis en assemblée et la seule qualification qu'on pouvait exiger d'eux pour accomplir cette mission, c'était qu'ils pussent signer leurs noms, puisque c'était la seule chose qu'ils avaient à faire: c'était tout simplement une affaire de formalité.

Puis en parlant ainsi de qualification pécuniaire à propos de cette délégation de pouvoir accordée à MM. Morissette, Dulac et Michaud, M. Scott s'aventure sur un terrain dangereux pour lui. Si, comme il l'insinue, il faut avoir des capitaux considérables dans l'entreprise pour représenter dignement et régulièrement la compagnie à une transaction, que faut-il donc penser de la mission de mon ex-associé en Angleterre? Au moins MM. Michaud, Dulac et Morissette étaient porteurs d'actions au montant de \$750 quand ils ont signé le bail consenti à M. Sénécal, tandis que M. Scott n'était porteur de rien quand il a négocié pour la compagnie avec son *ami* M. Reed.

"Quels devront être les résultats, se demande-t-il, de telle action quant à leur effet sur des souscriptions futures en Angleterre en faveur des garanties de chemins ou d'autres entreprises, je laisse le public à en juger." La besogne est d'autant plus facile qu'en remontant à quelques semaines dans la liasse du *Chronicle*, M. Scott lui-même constatera que ce journal annonce une hausse, à Londres, sur les actions de certains chemins de fer canadiens. Du reste, ce serait faire insulte au bon sens des capitalistes anglais que de les croire capables de prendre les prétendues misères de M. Reed au sérieux et d'ajouter foi à la brochure de M. Scott; les capitalistes de Londres sont trop intelligents et trop respectables, trop amis de la justice et de l'honnêteté pour se laisser prendre à de pareils leurres.

Après avoir écrit vingt-huit pages pour établir que son *ami* M. Reed a été maltraité, spolié, et m'avoir signalé à la page 21 comme le principal auteur de tous ces mauvais traitements, mon ex-associé se fait bon prince et dit à la page 29: "Je ne veux rien insinuer contre mon ci-devant associé..."—Je sais, et le public sait

maintenant, ce que valent ces larmes de crocodile : heureusement qu'elles n'en imposent pas plus que les grands airs de celui qui les verse.

Qu'il soit "déterminé à soutenir" ses amis d'Angleterre, M. Scott n'avait pas besoin de le déclarer à la page 30, puisque la conduite singulière qu'il a tenue depuis l'automne dernier à l'égard du Chemin de Lévis et Kennébec en est malheureusement une preuve trop frappante; le public sait fort bien qu'il a donné des marques sensibles de la reconnaissance qu'il a pour M. Reed, peut-être pas tant en retour de la confiance que d'autre chose que M. Reed lui a donné ou promis, ainsi que je l'indiquerai plus loin. C'est pénible à constater; mais la vérité a des rigueurs auxquelles personne ne saurait échapper.

M. Scott, dit à la page 30 qu'il a "donné une version véridique" et "produit des faits incontestables." Je crois avoir renseigné le public sur ce point et je me contente de livrer cette benoîte vantardise à la risée qu'elle provoque. *Risum tenentis amici.*

Enfin mon ex-associé pose.. en victime—pour lui cela n'est pas plus fort que de poser pour le véridique—et il se demande gravement "Quel profit en ai-je retiré, après cinq ans de travail et d'inquiétude?" puis il répond: \$1,500 par année, ajoutant qu'il est poursuivi pour conspiration par M. Sénécal et accusé par la presse française et le peuple d'avoir cédé "à une influence nationale pour renverser la direction actuelle et la soumettre complètement au contrôle anglais."

Puisque M. Scott se pose ces questions, il me permettra bien de lui demander à mon tour combien il avait gagné auparavant et combien il gagnait par année quand je l'ai pris pour associé en 1872?... Il n'avait jamais gagné \$1,500 par année auparavant et il ne gagnait rien à cette époque, vu que le malheur, l'insuccès de toutes les entreprises qui lui étaient tombées en mains jusqu'alors l'avaient déprécié bien au-dessous de sa valeur réelle. Au lieu de s'en plaindre, il devrait bénir l'entreprise qui l'a fait sortir de la pénible situation dans laquelle il se trouvait quand je l'ai pris en société, occuper une position en harmonie avec les airs d'importance qu'il affecte et toucher des émoluments plus considérables que ceux qui lui étaient échus jusqu'alors. C'est peut-être le lieu de dire avec le proverbe anglais: *Put a beggar on horse back and he will ride to the devil.*

Au reste, M. Scott a bien tort de se déprécier lui-même en

disant qu'il n'a gagné que \$1,500 par année, car il sait fort bien qu'il a retiré non pas *quinze*, mais *dix-huit* cents piastres par années, ainsi que l'attestent nos livres, sans compter les *cadeaux* de mille piastres qu'il reçut à plusieurs reprises de ses *amis* d'Angleterre. J'en suis bien fâché, mais le respect pour la vérité me force à enregistrer cet excès de modestie comme la

*Vingt-septième fausseté.*

Quant à la poursuite pour conspiration, M. Scott est puni par où il a péché en se faisant l'instigateur des fausses représentations et des procès dont M. Sénécal est temporairement victime. M. Scott doit savoir que quiconque sème le vent doit s'attendre à récolter la tempête.

Enfin, la presse et la population canadienne-française, que M. Scott en soit bien convaincu, n'inculpent aucunement ses préférences ou ses sentiments de nationalité, et s'il y a de l'anglais mêlé à l'affaire, ce n'est pas au point de vue national, mais uniquement parce que M. Scott, au détriment de l'entreprise, avec injustice pour les intéressés canadiens dont plusieurs sont d'origine anglaise, s'est fait le bras droit, l'âme damnée d'un soi-disant capitaliste de Londres qui a tenté et qui s'efforce encore de spolier à son unique profit tous les autres intéressés. En un mot, si M. Scott est critiqué, ce n'est pas à cause qu'il est anglais, ni que M. Reed l'est, mais exclusivement parce qu'il s'est fait l'instigateur, le défenseur et le champion d'une manœuvre véreuse. Qui s'excuse s'accuse, dit le proverbe, et s'il parle de nationalité quand personne n'a mentionné ce grief, c'est peut-être parce qu'il sent le besoin de se disculper d'un tort ou d'une faiblesse que personne ne songeait à lui reprocher.

“ J'ai même été accusé, nous dit-il encore, par un correspondant anonyme, dans le *Canadien*, de ne pas avoir consulté l'intérêt de mes créanciers en m'opposant au règlement que M. Sénécal propose de faire avec eux. ”

Oui! vous avez été accusé non-seulement par le *Canadien*, mais par le public impartial, qui juge sainement de cet arrangement et n'a pas les raisons que vous aviez de le combattre, vous avez été accusé, dis-je, de vous être opposé à cet arrangement et d'avoir méconnu les intérêts de vos créanciers et cette accusation est des mieux fondées. Qu'offrait aux créanciers la proposition de M. Reed que vous avez soutenue avec une énergie digne

d'une meilleure cause pendant que vous combattiez celle de M. Sénécal ? L'énorme somme de QUINZE CENTS DANS (LA PIASTRE,) ainsi que vous le déclarez à la page 20.

Avec une ruse vraiment carthaginoise, la proposition de M. Reed comportait outre le paiement des quinze cents, " qu'un certificat d'obligation devait être fourni par la compagnie à chaque créancier pour la balance qui lui revenait, et que dès le moment que la compagnie serait en état de continuer ses travaux, ces obligations seraient payées à même le *produit* des bons de la troisième émission et qu'une garantie serait donnée à cet effet."

Belle garantie à donner que le produit des débentures de la troisième émission ! M. Scott pourrait-il dire au juste ce que vaut cette troisième émission et même si elle eût été possible, d'après sa manière de voir ? Si M. Reed, comme il est dit à la page 17, considère qu'il n'y a " aucune chance de continuer la circulation des bons sur une ligne qui était incapable de payer l'intérêt sur ceux déjà émis" et "qu'il en résulterait la création d'une dette flottante considérable, *sans espoir prochain de la payer* et la disgrâce et banqueroute finales de tous ceux intéressés dans l'entreprise," si le reste des débentures de la seconde émission était émis, il est bien évident que l'émission des débentures de la troisième série est impossible et que par conséquent les "certificats d'obligation" que M. Reed voulait offrir en paiement de 85,00 aux créanciers de Larochelle & Scott n'auraient pas même valu le papier sur lequel ils auraient été écrits. Enfin, si M. Reed est sincère et vrai quand il déclare qu'il est impossible de placer les débentures de la seconde émission, c'est-à-dire qu'il est impossible de placer plus de £100,000 de débentures sur quarante-cinq milles de chemin parachevés et en état d'exploitation, il faut bien admettre qu'il sera impossible d'en placer plus sur les derniers quarante-cinq milles, qui permettront tout au plus de placer les £100,000 de la seconde émission que M. Reed a pour garantir ses avances. Mais, alors, les débentures de la troisième émission ne pourront jamais être placées, elles ne valent absolument rien et la garantie que M. Reed offrait aux créanciers pour assurer le paiement de 85,00 des dettes de Larochelle & Scott ne valait donc absolument rien puisqu'elle reposait sur des débentures qui ne valent rien elles-mêmes.

Donc M. Reed n'offrait de payer que quinze cents dans la piastre ou 15,00 aux créanciers de Larochelle & Scott, puisque de son propre aveu les débentures de la troisième émission ne

valent absolument rien, tandis que M. Sénécald offrait de payer toutes les dettes de Larochelle & Scott en cinq ans et demi. En présence de ces faits, que je défie M. Scott de contredire, doit-il s'étonner de ce que le *Canadien* l'ait accusé d'avoir méconnu les intérêts de ses créanciers. " Ce journal n'a dit que la vérité ! Si cette accusation lui donne tant de bile, c'est parce que dans son cas surtout il est vrai de dire que la vérité choque. M. Scott ne doit donc pas être surpris si le *Canadien* et d'autres journaux ont dit que ses démarches pour assurer le succès du projet spoliateur de M. Reed équivalent, de sa part, à une tentative de frauder ses créanciers.

D'ailleurs mon ex-associé sait fort bien que si, au lieu de faire tout en son pouvoir, par tous les moyens, pour faire accepter la proposition à quinze cents de M. Reed, il eût travaillé de concert avec moi ou m'eût seulement laissé agir sans me contrecarrer et me susciter des difficultés de toutes sortes, il eût été possible de contraindre M. Reed à fournir les sommes qu'il s'est engagé à fournir et avec ses avances nous aurions eu plus que suffisamment pour payer toutes nos dettes ainsi que je l'ai démontré à la page 3.

Et la preuve qu'il voulait favoriser M. Reed au détriment de tous ses créanciers se trouve dans le témoignage assermenté que M. Scott a rendu en cour. Dans ce témoignage, il jure positivement qu'il a transporté ses actions libérées ou son stock à M. Reed sans considération aucune. Or, que penser de cette transaction ? M. Scott ne devait rien, comme membre de la société Larochelle & Scott, à son ami M. Reed, tandis qu'il devait une quarantaine de mille piastres, pour sa part, aux ouvriers et pour matériaux fournis : comment expliquer qu'il ait ainsi transporté sans considération aucune la seule ressource qui lui restait pour payer ses créanciers, les ouvriers et les fournisseurs de matériaux ? La conduite de M. Scott en cette circonstance n'est-elle pas absolument la même que celle d'un marchand qui transporte ses marchandises à un ami complaisant pour les soustraire aux justes réclamations de ses créanciers ?

M. Scott ne pourra jamais se disculper de cette singulière transaction et les journaux ont parfaitement raison de lui reprocher d'avoir voulu esquiver ses biens. C'est le seul grief que la presse française ait contre lui et je regrette de constater que ce grief est malheureusement très-bien fondé.

Pour moi, j'ai positivement refusé de suivre l'exemple de M.

Scott, qui m'y engageait fortement, parce que je trouvais cette transaction malhonnête et injuste à l'extrême envers nos créanciers ; j'ai préféré sacrifier mes intérêts personnels pour sauvegarder ceux des ouvriers et des fournisseurs de matériaux qui nous ont aidé à continuer les travaux et à mettre la ligne en état d'exploitation.

Quant à l'article filandreux et incolore du *Globe*, que M. Scott reproduit à la fin de sa brochure, j'en fais grâce au lecteur, car s'il prouve ou veut dire quelque chose, il prouve contre la brochure de M. Scott qui a pour but d'établir que le gouvernement et les actionnaires du chemin de fer de Lévis et Kennebec n'ont aucun droit au contrôle et à la conduite de cette entreprise, tandis que d'après cet article ils ont droit à ce que le chemin soit tenu en exploitation et construit dans toute sa longueur. C'est précisément le contraire de ce que voulait faire M. Reed et de ce qu'approuve M. Scott.

J'aurais bien d'autres inexactitudes, d'une certaine importance, à signaler dans la brochure de mon ex-associé ; mais je crois que cette réfutation est déjà assez longue et assez complète pour montrer clairement que l'écrit de M. Scott n'est qu'un tissu d'erreurs destiné à surprendre la bonne foi du public pour dissimuler tout l'odieux de la tentative de spoliation, du projet véreux dont il s'est constitué le défenseur trop zélé, au détriment de sa réputation, au détriment d'une entreprise pleine d'avenir, au détriment enfin de tout ce qui n'a pas nom : *John Ingham Reed*, soi-disant capitaliste anglais.

## LES PROJETS DE M. REED.

---

En examinant attentivement la manière d'agir de M. Reed, on arrive nécessairement à la conclusion évidente que toutes ses transactions avec la compagnie du chemin de fer de Lévis et Kennebec ont été faites dans le but bien arrêté d'arriver à s'emparer de cette entreprise. Comme mon ex-associé passe cette importante considération sous silence, je vais remédier à son omission en exprimant sans réticence les raisons qui me font accepter cette opinion comme bien fondée.

Dans la convention, rédigée par M. Reed lui-même, passée entre lui et la compagnie, M. Reed figure comme *acquéreur des débetures* dont il ne s'engage à rendre compte à la compagnie qu'au taux de 55/00 ou cinquante-cinq louis par débenture de cent louis, tandis que dans la *procuration* qu'il s'est fait donner par la compagnie pour l'autoriser à négocier ces mêmes débentures, il ne figure que comme agent. Or comment concilier la teneur de ces deux documents ? S'il est acquéreur des débentures à 55/00, ainsi que l'atteste la convention, comment peut-il être agent de la compagnie pour, au nom de cette dernière, se vendre ces mêmes débentures ? C'est pourtant ce que comportent ces documents, et à moins de supposer chez lui une ignorance complète des affaires, il faut bien admettre que M. Reed s'est fait, à dessein, donner ces deux documents contradictoires. Voyons pourquoi.

Comme acquéreur des débentures à prix fixe, M. Reed avait grande chance de réaliser de beaux profits, s'élevant à \$97,200 en supposant qu'il les vendit seulement à 10/00 au-dessus du prix convenu ; dans ce cas, il s'en fût tenu à son titre d'acquéreur et eût gaiement empoché ses profits au détriment de la compagnie et des entrepreneurs, qui avaient accepté les débentures en paiement. Dans le cas contraire, il s'en fût tenu à son titre de procureur, laissant à la compagnie et aux entrepreneurs les pertes se rattachant à la négociation des débentures.

En même temps M. Reed obligeait la compagnie à résilier le

bail du chemin qu'elle avait consenti à Larochelle & Scott et à lui substituer un contrat à prix fixe pour la confection des travaux. M. Reed rédigea lui-même ce contrat, dont le troisième article stipule que la compagnie paiera aux entrepreneurs £3,300 en débetures et \$32,018 en actions libérées, pour chaque mille de chemin construit, plus toutes les subventions du gouvernement et des municipalités. Comme on le voit, cet article mettait entièrement la compagnie et les entrepreneurs à la merci de M. Reed, qui avait les débetures en sa possession à titre d'acquéreur et il ne lui restait plus qu'à préparer les circonstances pour s'emparer de tout à vil prix.

C'est exactement ce qu'il fit. Après s'être engagé, ainsi que M. Scott le constate à la page 11 de sa brochure, à "faire les avances requises" pour construire les quinze milles de chemin entre Ste. Marie et St. Joseph, il ne remplit pas cet engagement et mit par là même les entrepreneurs en banqueroute, ainsi que je l'ai déjà démontré. Le coup était monté et il ne fallait plus qu'un tour de main pour faire réussir tout le projet. M. Reed vint donc au Canada pour accomplir cette besogne et recueillir la riche moisson de profits et de dépouilles qu'il avait préparée. Ce voyage avait un double but, qui devait aboutir au même résultat pour M. Reed : 1° ou de forcer le gouvernement et les municipalités à augmenter leurs subventions, et alors il empêcherait la plus value que cette augmentation de souscription donnerait aux débetures qu'il avait à prix fixe ; 2° ou, ce projet ne réussissant pas, il prendrait la compagnie et les entrepreneurs par la famine, mettrait par là même ces derniers en banqueroute et alors s'emparerait de toute l'entreprise pour le montant comparative-ment minime de ses avances. Aussi, presque immédiatement après son arrivée, il déclara ne plus vouloir faire d'avances à moins que l'ultimatum suivant fût accepté :

" 1° Que le gouvernement augmentât considérablement sa subvention ;

" 2° Que les municipalités prissent quelque intérêt dans l'entreprise et accordassent un certain montant de subvention ;

" 3° Qu'on lui assurât que les lignes américaines devant faire correspondance avec le chemin de fer de Lévis et Kennebec, à la ligne frontière, seraient construites jusque-là quand ce dernier chemin serait terminé."

Cette dernière condition est tellement impossible, tellement



impraticable, qu'elle prouve à l'évidence que M. Reed ne posait cette ultimatum que pour cacher son jeu et se tirer d'affaire par la tangente. Comment la compagnie du chemin de Lévis et Kennebec, qui ne pouvait pas même finir son propre chemin, pouvait-elle assurer à M. Reed le parachèvement des lignes américaines ? Evidemment cette proposition n'était qu'un leurre mal déguisé !

Cet ultimatum étant repoussé comme il devait l'être, M. Reed soumit à la compagnie un autre projet pareillement impraticable et inacceptable et que M. Scott résume ainsi à la page 17 de sa brochure :

“ 1° Pour garantir le paiement de l'intérêt sur les premiers £100,000 de débentures (auquel les recettes du trafic actuel ne peuvent aucunement contribuer) il proposa de venir en aide à la construction du Québec-Central, à partir de son terminus actuel à Weedon, sur un parcours d'environ 45 milles, pour l'amener au point de correspondance avec le chemin de Lévis et Kennebec, à Scott's Junction, et il considérait que l'augmentation de trafic qu'on assurait par là suffirait amplement au service de l'intérêt requis, savoir : £7,000 par année.

“ 2° Que le gouvernement consentît à ce que la subvention à laquelle la compagnie du chemin de fer de Lévis et Kennebec a droit pour la partie non achevée de sa ligne, subvention ne s'élevant qu'à environ \$60,000 (déduction faite du montant de cette subvention transporté en garantie aux porteurs de débentures) fût appliquée au Québec-Central, cette dernière compagnie donnant en garantie collatérale ses débentures à leur valeur courante et devant rembourser ces avances aussitôt que les débentures seraient vendues.”

Ces conditions, c'est clair, étaient pour le moins aussi inacceptables que le premier ultimatum de M. Reed, puisque leur acceptation était nécessairement le coup de mort du chemin de Lévis et Kennebec. S'il faut deux subventions du gouvernement pour construire le Québec-Central, chemin qui, d'après M. Scott, a des souscriptions municipales et individuelles beaucoup plus considérables que celles du chemin de Lévis et Kennebec, il est évident que la construction de cette dernière ligne n'aurait jamais pu être continuée si on lui eût enlevé la subvention du gouvernement, ainsi que le demandait M. Reed. En d'autres termes, il est clair que s'il fallait deux subventions réunies pour construire

un seul chemin; il eût été complètement impossible de construire l'autre — celui de Lévis et Kennebec — qui se fut trouvé sans subvention aucune du gouvernement. Si c'était possible, pourquoi M. Reed ne s'y engageait-il pas et n'en faisait-il pas une des conditions du projet qu'il proposait? Pourquoi ne s'engageait-il pas également à placer les débentures du Québec Central qu'il offrait pour garantir le remboursement de la subvention du gouvernement au chemin de Lévis et Kennebec?

Cette proposition ne pouvait donc pas être raisonnablement acceptée par la compagnie du chemin de Lévis et Kennebec. En outre, elle était légalement impraticable. En effet, la subvention qu'on voulait transporter au Québec-Central est accordée au chemin de Lévis et Kennebec dans le but d'ouvrir à la colonisation les terres de la couronne que cette ligne devra traverser. Il aurait donc fallu changer la loi et faire un statut spécial pour autoriser cette transaction. Mais comment le gouvernement aurait-il pu faire adopter une semblable loi par les Chambres? Il est élémentaire en droit constitutionnel comme en morale qu'une loi ne peut jamais anéantir des droits acquis: or les populations du comté de Beauce ont des droits acquis, consacrés par une loi générale, à la subvention du gouvernement qu'il s'agissait de transporter et elles n'auraient jamais consenti à se départir de ces droits, à la subvention du gouvernement, au profit d'une entreprise qui ne leur procurera aucun avantage. Donc le gouvernement ne pouvait pas faire une loi pour autoriser le transport de la subvention tel que l'exigeait M. Reed et donc la proposition faite par ce monsieur est légalement impraticable.

Ce n'est pas tout. Dans son prospectus la compagnie dit: "La compagnie du chemin de fer de Lévis et Kennebec a été incorporée par un statut spécial passé par la législature de la province de Québec en 1869 et elle a pour but l'établissement d'une voie ferrée allant de la ville de Lévis.....à la frontière des Etats-Unis confinant au Maine.....Le chemin de fer de Lévis et Kennebec partira de cette ville, traversera les comtés de Lévis, Dorchester." La charte de la compagnie, article 2, fixe le tracé de la ligne en ces termes: "La dite compagnie aura plein pouvoir et autorité de tracer, construire et parachever un chemin à lisses .....de tel endroit dans le quartier Notre-Dame, en la ville de Lévis.....à l'endroit le plus convenable *sur la frontière de l'Etat du Maine, dans le comté de Beauce.....*" Donc les actionnaires qui ont souscrit au capital de la compagnie ont souscrit pour un chemin allant

de Lévis à un certain endroit sur la frontière, dans le comté de Beauce. Or, d'après la jurisprudence bien établie en Angleterre comme aux Etats-Unis, jurisprudence qui fait autorité dans ce pays, ces actionnaires auraient droit de répéter les sommes qu'ils ont souscrites et payées si le chemin ne suivait pas la direction mentionnée dans la charte, qui deviendrait nulle *ipso facto* parce que toutes ses dispositions ne seraient pas observées. Toute personne intéressée aurait même eu le droit de forcer la compagnie, en prenant les procédures voulues, à suivre ce tracé, ce qui a été plusieurs fois décidé par les tribunaux, en Angleterre et aux Etats-Unis.

Donc, en adoptant la proposition de M. Reed, qui aurait virtuellement changé le tracé du chemin, on aurait du coup anéanti la compagnie et l'entreprise, 1° parce que on aurait mis tous les actionnaires en lieu de se dégager de toutes leurs obligations et de sortir de la compagnie ; 2° parce que le seul fait de ne pas observer toutes ses dispositions à la lettre aurait annulé la charte, sans laquelle la compagnie ne peut pas exister.

Voilà pourquoi la proposition de M. Reed était absolument inacceptable, impraticable à l'extrême et il la faisait parce qu'il savait que son acceptation mettait l'entreprise à néant et le laissait roi et maître de la situation, la seule chose qu'il désirait. C'est pourquoi aussi je me suis positivement et énergiquement opposé à ces projets si contraires aux intérêts du district de Beauce, que je représente au parlement local.

Toutes ces raisons, qui s'imposent d'elles-mêmes au bon sens, je les ai données à M. Reed qui n'a voulu en tenir aucun compte et c'est en m'appuyant sur toutes ces considérations que je me suis " énergiquement opposé " aux projets de M. Reed, ainsi que le constate M. Scott.

Voyant que ces projets, dissimulant le seul but qu'il voulait atteindre, ne réussissaient pas, M. Reed dut enfin s'exécuter et mettre son jeu à découvert et c'est alors qu'il écrivit la lettre suivante :

MM. Larochelle & Scott.

Chers Messieurs,

" J'ai votre lettre contenant un état de vos affaires qui accuse un passif non garanti s'élevant à soixante-treize mille sept cent six piastres et vingt-huit cents (\$73,706.28) non compris les cin-

quante-cinq mille piastres (\$55,000) que vous me devez, en regard d'un actif ne s'élevant qu'à quatre mille sept cent soixante-treize piastres et soixante-douze cents (\$4,773.72.)

“ Vû ces circonstances, je pense que vous n'êtes pas justifiables d'encourir de nouvelles dettes et que la seule ligne de conduite qui vous reste à suivre est d'offrir à vos créanciers une composition à, disons, quinze cents (15 cts.) dans la piastre et quatre vingt-cinq cents (85 cts.) en obligations de la compagnie payables à même le produit des débentures de la troisième série, qui seront déposées à la Banque Nationale pour être émises tel que prescrit par la charte de la compagnie, sans intérêt dans l'intervalle, à condition que la balance des actions (ordinary stock) de la compagnie dont vous êtes porteurs soient *transférées à un fidéi-commis-saire qui me les transférera.*

“ Dans le cas où le nombre requis de vos créanciers accepterait cette proposition et supposant votre état de compte exact, je vous prêterai un montant suffisant pour vous permettre de payer les 15 cts. dans la piastre au comptant et je consentirai à ce que la compagnie s'engage sur obligations dans la forme ci-annexée au paiement des 85 cts. dans la piastre et en outre je vous libérerai de toute responsabilité quant au \$55,000 qui me sont dues.

“ Il doit être clairement entendu que cette offre est faite entièrement sans préjudice.

“ Je demeure,

“ Votre dévoué,

(Signé)

“ JOHN LANGHAM REED.”

Enfin M. Reed démasquait donc ses batteries et avouait le seul but de toutes ses démarches : s'emparer de l'entreprise au détriment de tous les autres. Aussi M. Scott est-il forcé de l'admettre à la page 20 de sa brochure : “ Il demanda *le transport du stock*, dit-il, *pour le mettre en état de contrôler l'entreprise.... et dans le but ultérieur d'empêcher qu'elle ne tombât entre les mains d'une multitude de gens qui pourroient lui causer de l'embarras dans l'administration des affaires de la compagnie.*” C'était exactement cela : M. Reed voulait s'emparer de tout et se débarrasser des autres créanciers, sauf à ruiner l'entreprise, comme le brigand qui, pour se débarrasser de ses justes réclamations, tue sa victime après l'avoir dépouillée. Et si M. Reed n'avait pas des desseins malhonnêtes, pourquoi prenait-il le détour d'un intermédiaire pour se fai-

transporter le stock de Larochelle & Scott au moyen duquel il voulait tout accaparer ? Quand on agit honnêtement, on n'a pas besoin de ces détours, de ces manœuvres frauduleuses pour arriver à son but et si M. Reed recourrait à cet inique moyen, c'était pour servir des vues malhonnêtes, pour s'emparer de tout au détriment des créanciers canadiens, auxquels il aurait payé *quinze cents dans la piastre*.

Mais, alors, que serait-il advenu de l'entreprise ? Elle eût été dépouillée d'une partie des subventions qui lui sont garanties et laissée dans le *statu quo* ; M. Reed aurait fusionné le chemin de Lévis et Kennebec avec le Quebec Central à Scotts' Junction : l'entreprise ne lui eût plus coûté un sou et il se fut trouvé le maître absolu d'un chemin payant.

M. Reed voulait s'arranger pour ne pas avoir de difficultés avec les autres créanciers et pour cela il offrait de payer \$11,000 pour les \$73,706.28 dues aux ouvriers et aux fournisseurs canadiens. Il n'offrait bien, réellement, que \$11,000, puisque la garantie de quatre-vingt-cinq cents sur les débetures de la troisième série est complètement illusoire, attendu que ces débetures ne peuvent être légalement émises que sur parachèvement des derniers quarante-cinq milles de chemin et que d'après le plan proposé par M. Reed cette partie de la ligne ne devait pas être construite.

Quant à ce qui lui est dû, dit la *Minerve*, il se conduit en grand seigneur, il fera remise de \$55,000 aux contracteurs, si ceux-ci veulent lui passer leur stock qui se monte à \$900,000. Voilà le grand mot échappé. Pour les autres \$84,000 il recevra en paiement, attendu qu'il persiste à être modeste, £36,000 stg., ou \$308,000 de débetures, c'est-à-dire qu'il les achète à 27 cts. dans la piastre. En sorte que lui et son ami Grant auront de fait la majorité des débetures et qu'à lui tout seul il pourra contrôler le bureau de direction.

Joignant l'action à la parole, il décide de prendre les contracteurs par la famine. Il fait signifier à la compagnie une défense formelle de fournir aucune autre ressource à MM. Larochelle et Scott, et croyant les tenir pour de bon, il leur envoie l'ultimatum suivant :

“ Québec, 8 Janvier 1877.

“ Aux directeurs de la Compagnie du chemin de fer de Lévis et  
Kennébec.

“ MESSIEURS,

“ Relativement à ma lettre du 26 courant, j'ai à vous avertir que la somme de \$28,500 qui m'est due ne m'ayant pas été payée le 1er courant, j'accepte par la présente les 639 débetures de £100 comme paiement de £17,500 en à compte sur votre dette, et j'exigerai le versement de la balance : onze mille louis (£11,000), le 15 courant et à défaut de paiement je prendrai les mesures que mon avocat croira convenables pour recouvrer le montant.

“ Je demeure

“ Votre tout dévoué,

(Signé) J. L. REED.”

Ces mesures, M. Irvine les a prises et l'on sait comment il a réussi. L'arrêt simple a été cassé, la motion contre le gardien, M. George Couture, a été renvoyée, la poursuite criminelle contre MM. Sénécal, Beauchamp et autres a été déclarée non fondée par le grand jury, l'obtention du bref accordé à M. le syndic Wurtele a été annulée à l'unanimité par tous les juges de la cour d'appel, ce qui met à néant toutes les autres procédures que l'esprit inventif de M. Irvine a su imaginer.

Tout de même M. Reed avait tellement envie de s'emparer de l'entreprise qu'il a poursuivi la compagnie pour \$143,500. Or pour paiement de cette somme il a eu mains six cent trente-neuf débetures de cent louis sterling chacune, lesquelles représentent \$201,860.10 négociées à 65/00, taux auquel M. Reed s'est engagé à les prendre et les a prises de fait, puisqu'il les a en sa possession comme *acquéreur*.

En présence de tous ces faits, est-il possible de douter que dès ses premières négociations M. Reed ait toujours eu le dessein bien arrêté de s'emparer de l'entreprise et d'en faire un objet de spéculation éhontée ? Pourquoi exiger le transfert du stock de Laroche & Scott, sinon pour arriver à contrôler la compagnie et à s'emparer du chemin ? C'est là tout le fond de l'histoire et c'est aussi ce qui explique pourquoi M. Reed a recouru à tous les moyens pour empêcher cette spéculation de lui glisser des mains. Et c'est l'homme dont mon ex-associé s'est constitué le défenseur et le champion.

La conduite de mon ex-associé au sujet du chemin de Levis & Kennebec a été si singulière depuis l'automne dernier, qu'il est nécessaire de faire connaître au public les raisons qui l'expliquent. On est étonné de voir l'un des entrepreneurs se donner tant de trouble pour empêcher la continuation de cette entreprise et méconnaître même les intérêts de ses créanciers pour arriver à un résultat qui apparemment devait être nul et même dommageable pour lui, surtout quand toutes ses démarches ont pour but de faire réussir les projets d'un homme dont les intérêts sont opposés à ceux d'une entreprise que M. Scott devrait avoir à cœur de faire réussir ? Eh bien ! je puis l'affirmer sans crainte, le seul motif qui le fasse agir, c'est l'intérêt personnel.

Du moment que la position que je lui avais faite lui eut donné une certaine importance, M. Scott ne visa qu'à s'en servir pour m'éliminer de l'entreprise, se servant pour cela des *connaissances* qu'il avait faites en Angleterre, comme agent de la compagnie. Dès qu'il fut revenu de son second voyage à Londres, il me soumit une proposition captieuse en vertu de laquelle l'un de nous devait se retirer de la société Larochelle & Scott. Voyant bien qu'il n'était pas sincère, mais voulait tout simplement me tendre un piège au moyen duquel il s'efforçait de faire passer l'entreprise aux mains de ses amis d'Angleterre, j'acceptai la proposition qu'il me fit et lui offris de me retirer de la société aux conditions qu'il demandait lui-même pour en sortir et tout m'abandonner. M. Scott n'a pas accepté cette offre de ma part, ce qui prouve bien qu'il n'était pas sincère en la provoquant.

Je compris de suite que j'étais trahi et livré par mon associé et je le déclarai à M. Bossé, mon ami personnel. Puis il était si clair, si évident que M. Scott voulait m'éliminer pour partager mes dépouilles et celles de la compagnie avec ses *amis* d'Angleterre, que plusieurs personnes m'en avertirent et me signalèrent les airs d'importance et les manières d'autocrate qu'il s'arrogeait : il s'occupait évidemment beaucoup plus des intérêts des capitalistes anglais que de ceux de la société Larochelle & Scott et de l'entreprise.

J'eus bientôt occasion de constater que les soupçons que faisait naître la singulière conduite de M. Scott étaient bien fondés. A différentes reprises, il reçut plusieurs mille piastres des capitalistes anglais pour payer ses dettes personnelles. Or si généreux qu'on les suppose, il est bien difficile de croire qu'ils fissent *sans considération* ces prêts à M. Scott qu'ils connaissaient à peine et qu'ils savaient incapable, personnellement, de leur rembourser ces avances. Il y avait là quelque chose de mystérieux et, dans tous les cas, de très inconvenant de la part de M. Scott. Il représentait la compagnie et les entrepreneurs, c'est lui qui était plus spécialement chargé des négociations avec les capitalistes anglais, dont les intérêts étaient à l'encontre de ceux de la compagnie et des entrepreneurs.

Après cela il ne faut pas s'étonner que M. Scott se soit fait l'instrument des capitalistes qui lui avaient prêté si libéralement et l'instigateur de toutes les misères qui ont été depuis suscitées à la compagnie dans le but évident de ruiner l'entreprise et de la faire passer aux mains de M. Reed ; il ne faut pas s'étonner de voir M. Scott transporter pour \$600,000 de stock à M. Reed *sans considération aucune*, ainsi qu'il l'a déclaré sous serment dans son témoignage, sans s'occuper le moins du monde des justes réclamations de ses créanciers !.....

Au reste, que M. Scott fût l'humble serviteur de M. Reed, j'en ai eu la preuve incontestable. Quand M. Reed, l'automne dernier, voulut nous décider à lui faire le transport des \$911,150 de stock que nous possédions dans le capital de la compagnie, je m'opposai formellement à cette proposition qui avait pour but 1° de spolier nos créanciers et 2° de donner le contrôle exclusif de l'entreprise à M. Reed, que cette opposition fit entrer dans un accès de colère... inexplicable. Or dans le cours des discussions soulevées par cette opposition, au lieu de me prêter main forte et de soutenir la position que j'avais prise, M. Scott s'est abaissé jusqu'à baiser la main de son *ami* M. Reed, qui voulait nous ruiner et ruiner l'entreprise que nous étions chargés de mener à bonne fin ! Ce petit détail m'en a appris plus que tout le reste sur les relations de M. Scott avec M. Reed. Si débonnaire qu'un homme puisse être, il est des bornes où la nature digne se trouve et je ne comprends pas qu'on puisse baiser la main d'un homme qui veut nous dépouiller et commettre une injustice inqualifiable, sans être attaché à lui par les liens qui attachent *l'esclave ou le serviteur à son maître*.



M. Scott n'a jamais vu autre chose qu'une affaire d'exploitation dans le chemin de Lévis et Kennebec. Quand je lui ai fait connaître mes projets pour relever cette entreprise, il s'est contenté de me répondre que cela lui paraissait bien et lui créerait une position : *that will make me a berth* et toute son occupation depuis a été de la faire aussi bonne et aussi lucrative que possible, cette position. Il m'a exploité tant que je lui ai été nécessaire pour arriver à son but et alors il m'a trahi pour exploiter ses amis les capitalistes anglais, tout en sacrifiant les intérêts de la belle entreprise qui l'a fait sortir de la pénible position dans laquelle il se trouvait quand je l'ai pris pour associé en 1872.

M. Reed a-t-il promis une somme fixe ou une part dans les profits à M. Scott, je ne saurais le dire positivement ; mais il est impossible de douter qu'il ne l'ait intéressé d'une manière ou d'une autre, à moins de supposer que M. Scott ait perdu la raison. Voici un homme qui entreprend de mener une entreprise à bonne fin et qui est grandement intéressé à ce qu'elle réussisse ; il vient en contact avec un autre qui veut ruiner cette entreprise et l'empêcher de réussir et le premier, M. Scott, se fait son instrument, l'instigateur de toutes les chicanes, de toutes les misères que M. Reed suscite pour faire manquer cette entreprise et ruiner tous ceux qui sont intéressés comme Scott à son succès.

Eh bien ! je le demande à tout homme sensé : est-il possible de ne pas croire que M. Scott ne s'est ainsi fait l'instrument de M. Reed que parcequ'il était personnellement intéressé à agir de la sorte ? Non, assurément. Et quoi qu'il dise ou qu'il fasse, M. Scott ne réussira jamais à se disculper du tort qu'il a eu de s'allier à ceux qui voulaient ruiner l'entreprise du chemin Lévis et Kennebec et de se faire l'instigateur, l'instrument de toutes leurs manœuvres au lieu de les combattre comme en justice et en honneur il était tenu de le faire. Jamais M. Scott ne pourra empêcher le public de croire que pour trahir son associé, travailler à la ruine d'une entreprise qu'il était tenu de faire réussir et méconnaître les justes réclamations de ses créanciers canadiens, jamais, dis-je, M. Scott ne pourra empêcher le public de croire que ce sont les belles promesses de M. Reed et l'intérêt personnel qui l'ont porté à tenir cette singulière conduite, que par décence je m'obtiens de qualifier. L'intérêt personnel, tel est le mot de l'énigme et le motif de la conduite si extraordinaire de mon associé.

Après avoir fait connaître les erreurs qui fourmillent dans la brochure de M. Scott, les projets de M. Reed et les motifs qui ont porté mon ex-associé à suivre la ligne de conduite qu'il a tenue, il est peut-être à propos de fournir au public certains renseignements qui le mettront en lieu de pouvoir mieux juger la position dans laquelle se trouve l'entreprise et le rôle que j'ai joué dans toute cette affaire. C'est ce que je me propose de faire dans les pages qui suivent. La tâche est d'autant plus délicate pour moi que je suis obligé, pour présenter les faits tels qu'ils sont, de parler un peu de moi, puisqu'avant d'être devenu entrepreneur du chemin j'ai été un des promoteurs de cette entreprise.

Les premières démarches pour assurer la construction d'un chemin de fer reliant la riche contrée de Beauce à ville de Lévis remontent à 1845. A cette époque, il fut tenu une assemblée des principaux citoyens du district pour aviser aux moyens de mener ce projet à bonne fin. Mon père fut un de ceux qui s'occupèrent le plus de la réussite de ce projet, qui resta à l'état embryonnaire. L'impulsion donnée par le gouvernement local à l'établissement des chemins de fer en 1868 et 1869, fit renaître le projet de 1845. Tous les hommes s'occupant de l'avenir du district de Beauce, voulurent lui procurer les avantages que donnent toujours à un district éloigné des grands centres les communications par voie ferrée. L'Hon. M. Blanchet, alors député de Lévis et orateur de l'assemblée législative, se mit à la tête du mouvement et je dois dire en justice pour moi-même et pour le district que je représente, que je fis tout en mon pouvoir pour secourir ses efforts, en chambre et auprès du gouvernement comme dans le bureau de direction de la compagnie dont je faisais partie.

La compagnie fut incorporée en 1869. Les ressources dont elle pouvait disposer pour assurer l'exécution de son entreprise étant fort limitées, il fut décidé de commencer par un chemin à lisses de bois, moins dispendieux qu'un chemin de fer. Malgré les difficultés qu'on suscita aux promoteurs de cette entreprise, les directeurs parvinrent à trouver les ressources requises pour la

commencer. La ville de Lévis souscrivit généreusement \$50,000 et plusieurs citoyens de St. Anselme s'engagèrent à fournir \$12,000.

En effet, c'est bien à tort que M. Scott mentionne la souscription de St. Anselme comme souscription municipale. Il est bien vrai que la souscription est au nom de la municipalité, ce qui fut fait pour donner plus d'élan à l'entreprise, mais elle a été payée par des particuliers au nombre desquels je figure pour \$4,000 que j'ai payés.

Quoiqu'il en soit, ces ressources permirent à la compagnie de passer, en 1870, contrat avec M. Hulbert pour la construction de cinquante milles d'un chemin à lisses de bois devant relier Lévis à St. François de Beauce, à raison de \$6,000 par mille. Les terrassements furent commencés le printemps suivant et continués sans difficulté jusqu'à St. Henri. Mais à partir de là les propriétaires ne voulaient plus vendre leurs terrains à la compagnie qu'au comptant ; celle-ci n'ayant pas les ressources voulues pour payer ce droit de passage de suite et les ouvrages de terrassement se trouvant arrêtés par le fait même, je réussis à transiger avec les propriétaires en leur donnant mon billet personnel et procurai ainsi le droit de passage à la compagnie de St. Henri à Ste. Marie. Cela permit à M. Hulbert de pousser les terrassements jusqu'à cette dernière localité.

Il n'en fit pas davantage. Ayant déjà reçu en paiement des ouvrages faits toutes les ressources, argent et débentures, que possédait la compagnie, il refusa de continuer les travaux, parce que la compagnie n'avait plus les moyens ni de le payer comptant ni de lui en garantir le paiement d'une manière positive.

La compagnie se trouvait dans une position critique, dépourvue de ressources et incapable de continuer son entreprise. C'est alors que je résolus de la tirer d'embarras et d'entreprendre moi-même la construction du chemin, abandonnée virtuellement par M. Hulbert. Deux considérations m'inspirèrent cette résolution : 1° le désir que j'avais de voir réussir cette entreprise si avantageuse pour le district de Beauce ; 2° l'espoir de parvenir à toucher les six mille piastres dont j'étais personnellement responsable pour le droit de passage que la compagnie ne pouvait pas me payer. Il me vint à l'esprit que si la compagnie avait les traverses et autres bois requis pour compléter les vingt-sept milles de chemin dont les remblais étaient presque terminés et les mettre en état de recevoir la pose des lisses, je pourrais induire les capi-

talistes, sur la garantie des travaux faits et de ces bois, à faire les avances de fonds requises pour terminer ces vingt-sept milles et les livrer au trafic.

Je communiquai ce projet au bureau des directeurs, dont je faisais partie et il fut approuvé. Comme directeur, je ne pouvais devenir l'entrepreneur de la compagnie : il me fallait donc trouver une personne au nom de laquelle le contrat de M. Hulbert me serait transporté. Je songeai de suite à M. Scott, qui avait été l'employé de M. Hulbert et qui se trouvait alors sans emploi. Je savais que ce monsieur n'avait aucun moyen, mais je n'avais pas besoin de cela, attendu que je comptais exclusivement sur mes propres ressources et le crédit dont je jouissais pour exécuter le contrat de la fourniture des bois, au montant de vingt-cinq à trente mille piastres. D'ailleurs, dans l'espérance que tout le projet réussirait, je prévoyais que j'aurais à négocier avec des capitalistes anglais et trouvais à propos de m'adjoindre un anglais, croyant que ce serait un moyen comme un autre d'assurer le succès de mes négociations en Angleterre. Je pris donc M. Scott pour associé, après lui avoir fait connaître mes projets, qu'il approuva entièrement.

M. Hulbert nous accorda de suite le contrat pour la fourniture des bois ; mais comme je l'ai dit ailleurs, je ne comptais aucunement sur lui pour le paiement du prix de ce contrat ; je voulais tout simplement arriver par ce moyen à me faire céder le contrat pour la construction du chemin, ce qui fut fait. Je sortis alors du bureau des directeurs et entrai régulièrement en société avec M. Scott, au nom duquel j'avais agi jusque-là, pour accepter le transport du contrat de M. Hulbert, qui nous fut signé en janvier 1873. Comme la compagnie n'avait pas autre chose à nous donner en paiement, elle nous céda les profits, pour une période de vingt ans, de l'exploitation des premiers trente milles de son chemin qu'elle nous loua. Ce bail fut subséquemment étendu à toute la ligne pour quatre vingt-dix-neuf ans.

Convaincus qu'un chemin à lisses de bois ne pourrait pas être tenu en opération ni avantageusement exploité, nous résolûmes de faire un chemin à lisses de fer. Ayant préparé un prospectus pour faire connaître l'entreprise aux capitalistes, il fut décidé que M. Scott se rendrait en Angleterre pour trouver les fonds dont nous avions besoin. Je lui procurai des lettres de présentation de plusieurs citoyens de Québec bien connus en Angleterre et vendis une de mes propriétés pour réaliser les \$1000.00 que je

lui donnai pour payer ses frais de voyage. En arrivant à Liverpool il se présenta chez M. Cunningham, courtier, auprès duquel il avait une lettre de recommandation de T. H. Grant, Ecr.

M. Scott ne put réussir à rien après quatre mois de séjour en Angleterre et revint au Canada les mains vides, laissant à M. Cunningham le soin de négocier pour nous.

Ayant peu d'espérance de réussir en Angleterre, forcée nous fut de tenter fortune aux États-Unis. Grâce à M. Hulbert, qui se fit notre agent, nous pûmes nous procurer, à New-York, six cents tonnes de lisses et une locomotive. Quand M. Hulbert eut tout fait, je me rendis à New-York avec M. Scott pour signer les papiers requis. J'empruntai \$4,000 de M. le juge Bossé pour payer le transport et la pose de ces lisses, avec lesquelles six milles de chemin furent terminés.

Dans le mois d'octobre 1873, M. Scott se rendit en Angleterre à la demande de M. Cunningham qui le présenta à M. Reed, lequel nous avança peu après quinze cents louis sterling et s'engagea à négocier les débentures de la première série, £100,000, à 55/00 et aux conditions que M. Scott mentionne dans sa brochure. Cette transaction nous permit de finir la ligne jusqu'à Ste. Marie.

Remarquons en passant que M. Reed mit pour condition à ses transactions avec M. Scott, représentant la compagnie, la résiliation du bail en vertu duquel nous avions l'exploitation du chemin et la substitution à ce bail d'un contrat pour la construction de la ligne à £3,300 sterling en débentures et plus de \$32,000 en stock par mille.

En 1875, M. Scott passa de nouveau en Angleterre pour trouver les capitaux nécessaires à la construction des quinze milles de chemin entre Ste. Marie et St. Joseph. Il était autorisé par la compagnie à négocier les débentures de la deuxième série. M. Reed acquiesça à ses propositions et s'engagea à nous fournir sur la garantie de ces débentures, dont il devait rendre compte à 65/00, les fonds dont nous avons besoin. L'argent et les lisses tardèrent tellement à venir qu'il nous fut impossible de finir les quinze milles de chemin cette année là. Comptant bien avoir le tout plus tôt, nous avons poussé les travaux avec vigueur et contracté des obligations qu'il nous fut impossible de remplir en conséquence des retards de M. Reed. Comme je l'ai dit ailleurs, c'est de là que date notre insolvabilité, qui provient exclusivement de la négligence de M. Reed à nous fournir à temps les avances qu'il s'était engagé à nous faire.

Pendant que cette négligence nous ruinait et nous faisait perdre notre crédit, M. Scott me proposa de dissoudre notre société et que l'un de nous cédât ses droits à l'autre qui resterait en possession de tout, ajoutant qu'il avait rencontré des amis riches qui étaient disposés à se joindre à lui. J'acceptai sa proposition et lui offris de me retirer aux conditions qu'il demandait lui-même pour sortir de la société, ce qu'il n'accepta pas.

Cette proposition pour le moins singulière et le zèle que mettait M. Scott à excuser les retards et la négligence de M. Reed à nous transmettre les avances qu'il s'était engagé à nous faire, firent naître chez moi des soupçons qui se transformèrent bientôt en conviction. Ainsi que tous mes amis me l'observaient, je vis que j'étais trahi par M. Scott, qui voulait m'éliminer et s'emparer de toute l'entreprise pour les capitalistes anglais. Je voyais clairement qu'il était bien plus leur agent que mon associé et les milliers de piâtres qu'il recevait de temps à autre de M. Cunningham me donnaient suffissamment à comprendre ce que je devais attendre de mon associé.

Je me préparai donc à la lutte, qui ne se fit pas longtemps attendre. Sous prétexte qu'il ne pouvait pas négocier les débenqu'il avait achetées, *puisque'il les avait en sa possession*, M. Reed nous informa qu'il ne pouvait plus nous faire aucune avance de fonds et vint à Québec pour régler ses affaires avec nous et la compagnie. A la première entrevue que j'eus avec lui, je constatai que son but bien arrêté était de s'emparer de l'entreprise et que M. Scott travaillait de concert avec lui pour m'éliminer et faire réussir ce projet.

Il nous demanda de suite de lui transporter les \$911,150 de stock—actions libérées—que nous avions, afin de s'assurer par le vote que comportaient ces actions du contrôle de l'élection des directeurs et de faire élire des hommes qui acquiescraient à ses désirs. Je m'opposai formellement à cette proposition, tandis que M. Scott l'accepta et fit toute en son pouvoir pour m'amener à l'accepter pareillement.

Si je n'eusse consulté que mon intérêt personnel, il est évident que j'aurais acquiescé aux désirs de M. Reed qui m'offrirait personnellement des conditions avantageuses ; mais je préférerai faire le sacrifice de mes intérêts pour sauvegarder ceux de l'entreprise et de nos créanciers canadiens, que le projet de M. Reed avait pour résultat inévitable de spolier. Je savais que la construction du chemin pouvait être continuée, qu'il était possible de payer

tous nos créanciers et c'est pourquoi je m'opposai de toutes mes forces au plan de M. Reed, qui ne voulait pas continuer la construction de la ligne et n'offrait de payer que 15,00 à nos créanciers canadiens.

Donc, au lieu d'accéder aux désirs de M. Reed, je repoussai ses projets et fis tout en mon pouvoir pour l'induire à nous tenir parole et à nous fournir les fonds qu'il s'était engagé à nous avancer, lui démontrant que ses projets étaient impraticables—ainsi que je l'ai indiqué ailleurs—et que le seul moyen de résoudre la difficulté et d'assurer sa créance, c'était de nous fournir les capitaux qu'il était tenu de nous fournir et avec lesquels nous pouvions payer toutes nos dettes, établir le terminus dans la ville de Lévis, rendre le chemin jusqu'au village de St Joseph, en un mot faire tout ce qui, d'après M. Reed lui-même, devait rendre l'exploitation de la ligne assez lucrative pour pouvoir payer l'intérêt sur les débetures.

Inutile de dire que dans toute cette lutte j'avais à combattre et M. Reed et M. Scott qui approuvait tous ses projets, et était bien déterminé à tout faire pour en assurer le succès. En vain je lui représentais l'avenir de l'entreprise, les justes réclamations de nos créanciers canadiens qu'il voulait sacrifier ; il faisait la sourde oreille et ne voyait que la réalisation de desseins de M. Reed.

Voyant que tout était inutile, j'avisai aux moyens de déjouer les projets de M. Reed et de mon associé et de parer au coup qu'ils préparaient à l'entreprise elle-même ainsi qu'à nos créanciers canadiens. Convaincu que la construction du chemin pouvait être avantageusement continuée avec les ressources que la compagnie avait à sa disposition, je pensai à trouver un homme qui pût l'entreprendre et la mener à bonne fin tout en payant nos dettes. Je jetai de suite les yeux sur M. Senécal, dont je connaissais l'habileté et l'indomptable énergie, lui qui avait au milieu de difficultés presque insurmontables réussi à continuer le chemin de Richelieu, Drummond et Arthabaska, placé dans la même position que celui de Lévis et Kennebec. Je m'abouchai avec lui et il accepta les conditions stipulées au bail qui lui fut consenti par la compagnie. Outre que je le savais capable de construire le chemin et de payer nos créanciers, je le croyais de force à tenir tête à M. Reed et à son cercle : les faits ont prouvé depuis que je ne me trompais point.

Maintenant, je dois déclarer que je n'ai aucun intérêt personnel dans le bail de M. Senécal, qui ne m'a rien promis et auquel

je n'ai rien demandé. Je n'ai agi que pour le plus grand bien de l'entreprise et de nos créanciers, heureux que j'étais de tout sacrifier pour assurer le succès de la première et le paiement des justes réclamations des autres, sans affecter les droits des porteurs de débentures.

M. Scott se demande ce qu'il a "gagné après cinq années de travail et d'inquiétudes." Si je me posais la même question, je serais bien obligé de répondre que non-seulement je n'ai rien gagné, mais qu'au contraire, pour tirer l'entreprise de la ruine dans laquelle elle se trouvait quand je l'ai prise en mains en 1872, la continuer ensuite, empêcher M. Reed de s'en emparer au détriment de nos créanciers canadiens et rendre la construction de la dernière section impossible en fusionnant la ligne avec le Québec Central à Ste. Marie et lui enlevant la subvention du gouvernement, j'ai perdu les \$35,000 de fortune réalisée que je possédais en 1872. Tel est le résultat net de mes relations avec le chemin de fer de Lévis et Kennebec. Il n'y manquait que l'ingratitude et elle ne m'a pas fait défaut. Après l'avoir pris pour associé alors qu'il n'avait rien et qu'il n'était rien, M. Scott s'est servi de la position que je lui ai faite pour m'exploiter autant qu'il a pu et me ruiner ensuite en s'alliant à M. Reed pour faire réussir des manœuvres qui n'ont pas eu toutes les conséquences qu'on en espérait, mais qui ne m'en ont pas moins obligé à me départir de mes biens. Qu'il goûte en paix le fruit de son égoïsme et de sa trahison, je le lui souhaite et n'envie point son sort.

Quoiqu'il en soit, je suis resté fidèle à mes amis, aux intérêts du district de Beauce, à tous ceux qui m'ont aidé à mener à bonne fin la belle entreprise du Chemin de Lévis et Kennebec et cette considération seule me console de tout le reste. Nos créanciers seront payés, le chemin se construira et deviendra une source de richesse pour le beau pays qu'il traverse, cela me suffit et je m'estime heureux d'avoir pu faire autant pour une population que j'aime et au sort de laquelle je m'intéresse de tout cœur. À mon point de vue personnel, ma position peut se résumer en ces mots bien connus : *Tout est perdu, hors l'honneur*.



### ERRATA.

Page 5, 4e ligne du dernier alinéa :

Au lieu de \$405,343, lisez : \$422,244.44.

Page 6, 4e ligne :

Au lieu de \$806,515, lisez : \$830,016.



