

Séance du 6 décembre 1875

Sous la présidence de l'honorable P. Fortin

La séance est ouverte à trois heures quinze minutes.

M. l'Orateur met devant la Chambre: Etat des affaires de l'Union Saint-Joseph de la ville de Lévis pour l'année 1875. (Documents de la session, no 4)

Dépôt et lecture de pétitions:

Les pétitions suivantes sont séparément présentées et déposées sur la table:

Par M. Sylvestre, la pétition de A. Ecrément et autres, de la paroisse de Saint-Damien, comté de Portneuf.

Par M. Würtele, la pétition de George H. Ryland, de la cité de Montréal, registrateur.

Par M. Duhamel, la pétition de G.J. Marston et autres, de la cité de Hull.

Par M. Marchand, la pétition du révérend J. Gravel et autres.

Conformément à l'ordre du jour les pétitions suivantes sont lues:

De la municipalité du village Lauzon, demandant qu'une certaine partie de la paroisse de Saint-Joseph-de-Lévis soit annexée à ladite municipalité.

De Théodore Samson et autres, demandant que les conclusions de la pétition pour annexer une partie de Saint-Joseph-de-Lévis au village de Lauzon, ne soient pas accordées.

De la chambre de commerce de Québec, demandant que le bill pour incorporer l'Union des menuisiers de Québec ne devienne pas loi.

De la compagnie du chemin de fer du Grand Tronc, demandant qu'aucune mesure ne reçoive la sanction de la Chambre, ayant pour but la construction de chemins de fer quelconques, sur la rive nord du Saint-Laurent, qui pourraient faire concurrence aux pétitionnaires ou contrecarrer leurs droits.

De la municipalité de la Côte-Saint-Louis, paroisse du Saint-Enfant-Jésus, comté de Hochelaga, demandant que certaines parties du bill pour amender les actes relatifs à la corporation de la cité de Montréal, ne deviennent pas loi.

De Damase Masson, de Montréal, demandant que le bill pour accorder à la Compagnie de navigation Union, incorporée par lettres-patentes, un nouvel acte d'incorporation avec des pouvoirs plus étendus, ne devienne pas loi.

De C. Aimé Dugas et autres, et de J.-B.-O. Martin et autres, tous de la paroisse de Lachine, demandant respectivement que les conclusions de la pétition de J.-H.-P. Simpson, demandant l'autorisation de vendre les Isles Dorval, ne soient pas accordées.

Du conseil municipal du comté d'Ottawa, demandant que le conseil municipal de Hull ait une personne chargée de la représenter dans celui d'Ottawa, avec pouvoir de régler toutes

affaires concernant toutes espèces de réclamations de l'intérêt des deux conseils.

De A.H.B. Lassiseray et autres, des paroisses de Saint-François-du-Lac et Saint-Thomas-de-Pierreville, demandant de l'aide pour l'académie commerciale de Saint-François.

De T.-E. Normand et autres, de la cité des Trois-Rivières, demandant la reconstruction des ponts sur le Saint-Maurice et pour autres fins.

De Adolphe Migneau et autres, de la paroisse de Saint-Paul-de-la-Croix, comté de Témiscouata, demandant de l'aide pour la reconstruction d'un pont sur la rivière Marie-à-Caiche, dans ladite paroisse.

Rapport de comités:

L'HONORABLE J. G. ROBERTSON (Sherbrooke): J'ai l'honneur de présenter à la Chambre le premier rapport du comité conjoint des deux Chambres, au sujet des impressions de la Législature. Voici ce rapport:

Votre comité a l'honneur de faire rapport qu'il a élu l'honorable L. Archambault, son président.

Votre comité recommande que son quorum soit réduit à sept membres.

Que les honorables messieurs Archambault, Ross, Angers et Webb, et messieurs Joly, Mathieu et Marchand forment un sous-comité, avec instruction d'examiner les comptes d'impressions, les contrats et les documents référés à ce comité.

Votre comité recommande que le document no 11, copie de la correspondance échangée entre le gouvernement de cette province et la compagnie de chemin de fer de Montréal, Ottawa et Occidental et la compagnie du chemin de fer de la rive nord, respectivement; ainsi que copies des divers actes et contrats passés entre le gouvernement et lesdites compagnies pour la construction et le parachèvement de leurs lignes de chemin de fer, soient imprimés comme documents de la session.

Adopté.

M. P.-G. VERREAULT (L'Islet): J'ai l'honneur de présenter à la Chambre le douzième rapport du comité permanent des ordres permanents. Voici ce rapport:

Votre comité a examiné la pétition de la "Compagnie manufacturière Paton" de Sherbrooke (Paton Manufacturing Company of Sherbrooke), demandant des amendements à son acte d'incorporation, et trouve qu'aucun avis n'a été publié. Mais comme il a été établi à la satisfaction de votre comité que tous les intéressés savent que cette demande a été faite, votre comité désire recommander à Votre Honorable Chambre la suspension de la règle 51e de cette Chambre.

Adopté.

M. J. S. C. WURTELE (Yamaska): Fait rapport que le comité spécial nommé pour

étudier le bill pour amender l'article 1318 du code civil a examiné le bill et y a fait des amendements.

Introduction de bills:

L'HONORABLE J. G. ROBERTSON (Sherbrooke): Demande la permission d'introduire un bill pour autoriser la compagnie Paton, de Sherbrooke (the Paton Manufacturing Company of Sherbrooke), à émettre du stock préférentiel.

Accordé. (La 51e règle est suspendue)

M. L.-O. TAILLON (Montréal-Est): Demande la permission d'introduire un bill concernant les huissiers de la province de Québec.

M. H.-G. JOLY (Lotbinière): Demande si ce bill est le même que celui qui a déjà été présenté.

M. J.-A. CHAPLEAU (Terrebonne): Oui.
Accordé.

M. G. IRVINE (Mégantic): Demande la permission d'introduire un bill pour incorporer "The Women's Christian Association of Québec".

Accordé.

M. P. FRADETTE (Bellechasse): Demande la permission d'introduire un bill pour détacher une certaine partie de la paroisse de Saint-Anselme, dans le comté de Dorchester, et l'annexer à la paroisse de Saint-Gervais, dans le comté de Bellechasse, pour les fins parlementaires, judiciaires, d'enregistrement municipales et scolaires.

Accordé.

M. J. S. C. WURTELE (Yamaska): Demande la permission d'introduire un bill pour amender l'article 2179 du code civil.

Accordé.

Message de Son Excellence le lieutenant-gouverneur:

L'HONORABLE J. G. ROBERTSON (Sherbrooke): Remet à M. l'Orateur un message de Son Excellence le lieutenant-gouverneur revêtu de la signature de Son Excellence.

Et ledit message est lu par M. l'Orateur, tous les membres de la Chambre étant découverts, et il est lu comme suit:

Ed. Caron.

Le lieutenant-gouverneur de la province de Québec transmet à l'Assemblée législative les estimés supplémentaires pour l'année courante et pour l'année fiscale finissant le 30 juin 1877, et en conformité des dispositions de la 54e clause de l'Acte de l'Amérique du Nord britan-

nique, 1867, il recommande ces estimés à l'Assemblée législative. (Documents de la session, no 21.)

Hôtel du gouvernement,
Québec, 2 décembre 1875

L'HONORABLE J. G. ROBERTSON (Sherbrooke): Dit qu'il est prêt à procéder à son discours du budget, même s'il ne se sent pas très bien. Il préfère cependant procéder immédiatement par crainte d'être plus faible plus tard.

Il propose que l'Orateur quitte le fauteuil et que la Chambre se forme en comité des subsides.

En présentant cette motion, je n'ai pas besoin de faire comprendre l'importance des questions qu'elle soulève. Lorsque le budget ne renfermait que le revenu, c'était chose facile que de le présenter à la Chambre, et il ne rencontrait jamais de fortes objections, tant que les dépenses ne dépassaient pas le niveau et que les appropriations étaient légitimes. Mais, maintenant, nous nous trouvons dans une position bien différente. Nous avons contracté en Angleterre une dette peu importante, il est vrai, pour les chemins de fer, dans le but de mettre l'intérieur en communications faciles avec les grands centres et de faciliter la colonisation des terrains non encore défrichés. Des circonstances que personne ne pouvait prévoir, qu'il était impossible de contrôler, se sont produites, et nous avons à dépenser pour les lignes de chemins de fer les plus importantes une somme bien plus considérable que nous le pensions d'abord, afin d'assurer leur construction. Le gouvernement ne peut donner de l'aide à tous les chemins de fer, à moins d'imposer la taxe directe. Il ne peut que favoriser les lignes dont la construction rendra les plus grands services à la province. J'ai étudié la question avec le plus grand soin; j'ai essayé de concilier tous les intérêts et je suis arrivé à la conclusion qu'il y aurait bien des mécontents. J'aurai l'occasion, dans le cours de mon discours, d'entrer dans tous les détails de la politique du gouvernement au sujet des chemins de fer, et j'espère pouvoir fournir aux honorables membres de cette Chambre tous les renseignements de nature à leur permettre de donner un vote éclairé sur la question. Je pense qu'avant d'aborder ce sujet, qui est d'une importance vitale, nous saurons tous mettre de côté les influences locales et nous placer au point de vue de l'intérêt général.

Les comptes publics contenant l'état de nos recettes et de nos dépenses pour l'année dernière ont été soumis à la Chambre il y a quelque temps. Je pense qu'ils ont été considérés comme satisfaisants. Je trouve, en jetant les yeux sur l'estimé de recettes pour l'année dernière, fourni à la Chambre le 13 janvier 1874, que les recettes actuelles ont dépassé les estimés de 280,000 piastres et que les dépenses pour la même période ont été plus considérables que ne le prévoyaient les estimés.

Je vais donner maintenant un léger aperçu de nos recettes et de nos dépenses pour l'année dernière, afin que les honorables membres de cette Chambre se rendent compte de notre position. Nous avons reçu du gouvernement de la Puissance \$1,014,712.12; terres de la couronne, revenu brut \$487,070.55. Ce dernier montant est de \$73,000 moins élevé que celui que j'avais donné dans mes estimés. Il faut attribuer cette diminution à la stagnation du commerce du bois.

Je dois mentionner qu'au 30 juin nous avions en caisse pour \$232,681.17 de billets non échus ou non encore payés; que, afin de ne pas ajouter au malaise dans lequel se trouvait le commerce, le gouvernement n'a pas cru devoir prendre des mesures rigoureuses pour faire rentrer ces montants. Je pense que cette explication sera comprise de mes honorables collègues.

Nous avons retiré \$154,354.49 de timbres d'enregistrement.

Le fonds des bâties et des jurés a produit \$22,715.07.

Le palais de justice de Montréal, \$5,962.26

Licences de tavernes et autres, \$195,672.42

Je fais remarquer que pour ce dernier item les recettes ont excédé les estimés de \$66,000.

Licences de mariage, \$7,516.00

Recettes provenant de l'éducation et autres sources, \$4,190.31

Fonds de l'emprunt municipal, \$191,370.93

Gazette officielle, \$21,735.90.

Compte d'intérêt, \$101,209.18.

Item divers, travaux publics, amendes et pénalités, droit sur bills privés, etc., etc., \$36,803.88.

Remboursement de la somme avancée pour le chemin de fer du Sud-Est, \$387,000.00.

Ce qui fait en tout \$2,281,553.12.

A cette somme, il faut ajouter \$53,598.00, montant du dépôt dans la cause de l'échange des Tanneries.

Produit de la vente de nos bons d'Angleterre, \$3,697,083.33.

En mains, au 30 juin 1874, \$1,051,404.00.

En tout, \$7,083,630.55.

J'arrive maintenant aux dépenses dont je ne donne qu'un court exposé.

Dépenses 1874/1875. Intérêt sur la dette publique, \$123,912.04

Dépenses d'administration, \$417,129.

Fonds d'amortissement, \$26,583.33.

Législation, \$18,660.81.

Gouvernement civil \$143,716.91.

Administration de la justice, \$473,467.63.

Education, \$335,690.63.

Agriculture, immigration, \$224,964.75.

Travaux publics, \$1,374,317.

Charités, écoles industrielles, asiles, etc., \$223,019.27.

Gazette officielle, \$11,406.45.

Terres de la couronne, \$137,453.90.

Dépôt dans l'affaire des Tanneries, \$53,698.

Asile Beauport, \$50,000.

Enquête des Tanneries, \$11,693.27.

Palements aux compagnies de chemins de fer, \$1,048,799.

Divers, \$13,688.64.

Indemnité aux employés de l'Asile de Beauport pour perte de leurs vêtements, \$945.75.

Aide aux pêcheries de Gaspé, \$1,500; au township de Windsor, \$361.69.

Fonds des municipalités, licences, timbres, \$2,201.19.

Fonds des licences de mariage, \$5,432.

Amendes, pénalités, etc., \$11,600.

Le total des dépenses pour l'année a donc été de \$3,193,872.39.

A cette somme il faut ajouter les montants payés par les shérifs et collecteurs du revenu sur leurs collections, \$29,227.67.

Fonds d'emprunt des municipalités, \$190,059.33.

Warrants, \$54,812.84.

Total, \$3,467,982.23.

Il faut déduire de cette somme \$28,725.99 pour warrants non payés au 30 juin 1875, et nous avons une balance de \$3,439,256.24.

Les recettes totales de l'année ont été de \$7,083,638.55 y compris le montant en caisse au 30 juin 1874. En retranchant de cette somme le chiffre des dépenses, il reste donc dans le trésor \$3,644,382.31, placés dans différentes banques de la province.

If we analyze the receipts and expenditures of the past year, it will be found that taking our gross receipts, with the balance on hand at the beginning of the year, and deducting these from the railway fund — also deducting railway payments from our gross expenditure — that we have paid our interest on our loan, sinking fund and expenses of management and the Tanneries Land Investigation and that we have only about \$5,000 less on hand than we had at the beginning of the year. I take of course into account the loan to Beauport Asylum as an investment and, considering that we had \$232,000 of bills receivable for Crown timber dues which do not appear in the calculation, I think we have no reason to be dissatisfied with the year's operation, considering the financial state of the country.

I saw a few days since in a newspaper a statement in which an apparent deficit of \$1,104,105.12 was shown on last year's operations. By adding to the balance on hand at the beginning of the year the proceeds of the loan in England and deducting them from the gross payments, it showed the amount mentioned as the loss on the year's transactions; but the writer ignorantly or wilfully, I did not know which, did not deduct from the proceeds of the loan the payments made to railways asking extraordinary payments out of the special and extraordinary receipts; if he had, he would have the result as I have stated.

For instance — Proceeds of loan	\$3,697,083.33
Loan paid to railways	\$1,048,799.00
Leaves a balance of	\$2,648,284.33
Which with a warrant unpaid	\$ 17,256.26
Makes	\$2,665,540.59

which gives with the statement in the Public accounts as being deposited in various banks. In order to explain this matter further, let us take the gross receipts, including balance in hand the 30th June, 1874,

and proceeds of loans	\$7,083,638.35
Deduct proceeds of loan	\$3,697,083.33
Leaves what may be called ordinary revenue	\$3,386,555.02
Then take gross payments	\$3,439,256.24
Deduct payments to railways	\$1,042,799.00
Leaves and ordinary expenditure	\$2,390,457.24
Taking the ordinary expenditure for the ordinary revenue leaves the sum of	\$ 996,097.78
cash, and by adding expense of Tanneries Investigation Committee	\$ 11,633.27
Investment Beauport Asylum	\$ 50,000.00
	\$ 61,683.27
Shows	\$1,057,781.05

being \$6,196.95 more than last year and if so, as I said before, we include the Tanneries Investigation Committee expenses as an ordinary expenditure, we have about \$5,000 less on hand than at the beginning of last year, including Beauport Asylum Investment.

I do not charge the newspaper referred to with intentional misrepresentation; at the same time such incorrect statements tend to mislead the public mind and to prejudice their minds and lead them to draw false conclusions.

The amount deposited in the Treasury since the act came into force in March 1872, including interest, is \$1,742,505.12
Less amount paid out in judgments for distribution, including charges \$1,511,227.89
Leaving a balance \$ 231,277.22
in the Treasury of

deposited in various banks, as per statement No. 13 of Public Accounts. I need hardly mention that the deposits have no connection with our Provincial accounts; the moneys deposited under the judicial deposit act are merely held in trust by the Government on behalf of suitors, payable on judgments of distribution made in our various Courts from time to time. The law gives very general satisfaction and relieves our judicial officers of great responsibility in taking charge of the money placed in Court in actions pending.

J'arrive maintenant, Monsieur l'Orateur, aux estimés des dépenses et des recettes pour la prochaine année fiscale.

Je me suis efforcé de faire cet exposé d'une

façon aussi concise que possible et, pour les recettes probables, j'ai préféré me tromper en moins qu'en plus.

Subsides du gouvernement fédéral \$1,014,712
Terres de la couronne \$ 504,226

Cette somme est considérablement au-dessous des estimés des années précédentes et, malgré la grande activité du commerce de bois, je serais désappointé si les recettes n'atteignaient pas un chiffre plus élevé.

Timbres \$ 160,000
Revenu des tribunaux,
non compris les timbres \$ 11,000
Licences \$ 211,000

Je ne compte pas ici l'augmentation de revenu que nous obtiendrons par la nouvelle loi des licences actuellement soumis à cette Chambre.

Contribution de la cité de Montréal pour l'érection de la prison des femmes \$ 22,000

Ce montant a été garanti par la corporation de Montréal et il sera sans doute payé dans le cours de l'année prochaine.

Fonds des bâties et des jurés \$ 6,000
Palais de justice de Montréal,
non compris les timbres \$ 6,000
Amendes et pénalités \$ 7,407
Gazettes officielles \$ 28,750

Ventes de statuts et honoraires
pour bills privés \$ 2,300
Fonds de l'emprunt municipal \$ 40,000
Ecole de réforme de Montréal \$ 12,000
Revenu casuel \$ 4,000
Compte d'intérêt \$ 115,000
Police provinciale \$ 35,000
Total \$2,185,495

J'arrive maintenant aux dépenses qu'on se propose de faire cette année.

Législation

Dépenses d'élection \$ 13,000
Cette dépense est rendue nécessaire par le nombre de contestations d'élections.

Colonisation

Chemin de colonisation
de première classe \$ 11,000
Cette somme est requise pour terminer certains contrats qui ne sont pas encore complétés.

Travaux publics et édifices

Loyer, assurance et réparation
des édifices publics en général \$ 12,298
Réparation aux palais de justice \$ 2,000
Clôture pour le palais de justice
et à la prison de Gaspé \$ 720
Pour terminer la prison
des femmes de Montréal \$ 52,000
Dépenses du procès des Tanneries \$ 6,000
Ce qui fait un total de \$ 97,888

J'arriverai maintenant aux dépenses pour l'année commençant le 1er juillet prochain.

Intérêt sur la dette publique,
dépenses d'administration _____ \$193,070
Fonds d'amortissement sur
900,000 livres sterling à 9 1/2 p.c. — \$ 38,733

Législation

Conseil législatif
Indemnité aux membres
et frais de route _____ \$ 15,064
Salaires et dépenses contingentes,
comprenant impressions,
reliures, etc. _____ \$ 26,443
Assemblée législative
Salaire de l'orateur _____ \$ 2,400
Indemnité aux députés
et frais de route _____ \$ 41,000
Salaires et dépenses contingentes _____ \$ 61,300
Dépenses d'élections _____ \$ 5,000
Bibliothèque du Parlement _____ \$ 3,000
Greffier de la cour en chancellerie,
salaires et dépenses contingentes _____ \$ 800
Impressions, reliure
et distribution des statuts _____ \$ 5,500
Salaire et dépenses contingentes
des greffiers en loi _____ \$ 2,000
Total: _____ \$164,567

Gouvernement civil

Départements publics,
salaires et dépenses contingentes _____ \$147,900
Administration de la justice _____ \$375,954
Police _____ \$ 66,000

Il faut de toute nécessité effectuer un changement, soit en réduisant le nombre des agents de police, soit en augmentant les contributions des différentes localités; cette question est maintenant sous la considération du gouvernement.

Prison de réforme _____ \$ 45,000
Inspecteurs des prisons _____ \$ 3,700

Ce qui fait pour l'administration de la justice, la police, les écoles de réforme et l'inspection des prisons
un total de _____ \$ 490,654

Education

Education supérieure, y compris les octrois aux écoles supérieures à Québec et à Montréal, et les

compensations aux institutions
catholiques _____ \$ 78,410
Ecoles communes (même montant
que l'année dernière) _____ \$ 255,000
Ecoles de municipalités _____ \$ 6,000
Ecoles normales _____ \$ 46,000
Salaires des inspecteurs des écoles _____ \$ 34,000
Livres pour prix _____ \$ 3,500
Journaux d'éducation _____ \$ 3,400
Fonds des instituteurs
en retraite _____ \$ 6,600
Ecole des sourds-muets _____ \$ 12,000
_____ \$ 335,910

Institutions littéraires et scientifiques

Sous ce titre sont compris les octrois aux écoles de médecine, sociales, d'histoire naturelle

et littéraire, etc. _____ \$ 6,250
Conseil des arts et manufactures _____ \$ 10,000

Ce qui, pour l'éducation et les institutions scientifiques et littéraires, donne
un total de _____ \$ 352,160

Il faut remarquer que l'octroi au Conseil des arts et manufactures est plus élevé que l'année dernière; je suis convaincu que la province retire un grand bénéfice des sommes dépensées à cette fin.

Agriculture, immigration, et colonisation

Sociétés agricoles _____ \$ 50,000
Bureau d'agriculture _____ \$ 4,000
Ecoles agricoles _____ \$ 2,400
Immigration _____ \$ 45,000
Chemins de colonisation
de 1re classe _____ \$ 40,000
Chemins de colonisation
de 2e et 3e classe _____ \$ 8,000
Pour l'établissement d'une
manufacture de sucre de betterave _____ \$ 5,000
Total _____ \$ 150,400

Travaux publics et édifices

Taxes, assurances,
réparations des bâtisses
publiques en général _____ \$ 44,076
Inspection et exploration _____ \$ 4,000
Départements publics _____ \$ 100,000
Pont sur la rivière Ottawa, à la
Rivière-au-Calumet, pourvu que le
canton fournisse la balance de la
somme nécessaire pour la
construction _____ \$ 1,000
Achat de la maison
Workman à Montréal _____ \$ 16,000
Loyer, assurance et réparations
des palais de justice et prisons _____ \$ 22,627
Palais de justice et
prison de Bonaventure _____ \$ 2,500
Coffres-forts pour palais
de justice et prisons _____ \$ 6,000
Total _____ \$ 196,203

Charités

Asile des aliénés de Beauport,
Montréal, etc. _____ \$ 192,506
Asile pour les ivrognes (Belmont) _____ \$ 700
Hôpital de marine _____ \$ 2,666
Maternité _____ \$ 1,333
Charités diverses _____ \$ 40,510
Ecoles de réforme _____ \$ 8,140
Dépenses imprévues _____ \$ 7,000
_____ \$ 252,856
Diverses _____ \$ 20,000

Perception, administration, et autres
dépenses du département du Revenu

Fonds de municipalités.....	\$ 5,000
Enregistrement.....	\$ 50,000
Explorations.....	\$ 24,000
Dépenses générales du département des Terres de la couronne.....	\$ 63,550
Gazette officielle.....	\$ 14,000
Timbres de licence.....	\$ 4,000
	<hr/>
	\$ 160,000
Ce qui fait pour les dépenses de l'année prochaine un total de.....	\$2,171,423
Pour dépenses imprévues.....	\$ 40,404

L'honorable trésorier entre alors dans de longues explications au sujet de la Banque Jacques-Cartier. Le gouvernement a cru devoir, comme les autres créanciers de cette institution, lui accorder un certain délai, afin de la mettre en état de reprendre ses affaires et d'éviter la liquidation.

S'il n'a pas retiré les dépôts du gouvernement, lorsque les rumeurs inquiètes commençaient à circuler au sujet de cette institution, c'était afin de ne pas ajouter encore à ses embarras, d'autant plus que les dépôts de la province étaient sauvegardés par les garanties personnelles des directeurs, qui, depuis lors, ont été renouvelées.

If the House will permit me, I will say a few words about the Jacques-Cartier Bank matter. During the examination into the Tanneries Land affair before the Committee of this House, I ascertained much to my surprise that the deposit of \$50,000 by Mr Middlemiss in the Banks to relieve the mortgage given as security for the title of the Leduc property being preferred was not made in cash but by an unaccepted cheque on the Bank of Montreal. While I had taken the precaution to obtain a deposit receipt for cash in favor of the Government, to be withdrawn only on regular official cheques of the Department, I supposed that the cash had actually been placed in the Bank.

When I found it was otherwise, I made up my mind to make an enquiry into the affairs of the Bank in order to see whether I was justified in allowing our deposits to remain in an institution which seemed to conduct their affairs in an irregular manner. When the last deposit was made the 17th September, 1874, (exclusive of judicial deposits), there was no Bank in the Province which stood better than the Jacques-Cartier Bank did, and from time to time sums amounting to \$165,000 were drawn from the Bank on special deposits between September and beginning of June last.

It will be in the recollection of many Members of this House that the session was prorogued on Tuesday, the 23rd February last. Owing to an accumulation of business I was unable to leave Quebec for Sherbrooke until

the following Saturday night. On the following Tuesday morning, the 2nd of March, I went to Montreal, I had an interview with the then cashier of the Bank, who stated that the affairs of the Bank were in a perfectly sound condition; and that although the financial pressure at that time required the Bank to use all the available funds at its command to carry their customers along with their business, soon the Bank would be in a position to pay over deposits without injuring the credit of the Bank. I consulted with one of our best financial men in the country the same day, who advised me, in the interest of the Province, to remain perfectly quiet, as our deposits were perfectly safe, and not to press the Bank for payment, as it might not only embarrass the Bank Jacques-Cartier, but, in the unsettled and unsatisfactory state of the money market, produce a financial crisis and seriously affect and damage other institutions and produce distrust and suspicion generally in the country, the results of which it was impossible to calculate.

I again saw Mr Cotté, the cashier, and stated to him that, while I had every disposition to assist the Bank, and foresaw the disastrous effect a collapse in the Bank would cause at that particularly critical time in commercial and financial circles, I was by no means satisfied with the way he was conducting the business of the Bank, and alluded to the Middlemiss deposit as first exciting suspicion in his management.

He assured me again that everything was right, but I said I insisted upon one of three things: 1st, that I should personally examine into the state of the Bank myself, and ascertain its true standing; 2nd, that I should obtain personal security from the directors of the Bank that on delaying drawing cheques on the Bank for 60 days, excepting always judicial deposit cheques, which the Bank should pay on presentation, they would guarantee that the Government cheques should be paid on presentation after the 60 days; and, 3rd, that the Bank should at once pay over the deposits to me on behalf of the Government. Mr. Cotté said he had consulted with part of the directors, and wished for a few days time to obtain a full meeting of the board, and I should then get an answer what would be done. On the 6th March, I received a personal guarantee from the Directors of the Bank, jointly and severally, as proposed by me.

I took advice as to the sufficiency of the guarantee, and was assured by those who knew that the Bank itself would doubtless be able to pay all depositors but, with the guarantee referred to, the security for the Government was undoubted. I felt the responsibility at the time to be great in doing anything to throw suspicion on our banking institutions, and believe I acted in the interests of the Government and the interests of the

community generally in adopting the course I did at the time referred to. In the beginning of June, I directed some small cheques to be drawn on the Jacques-Cartier Bank, and went to Montreal to enquire into the affairs of the Bank, in order not to allow the guarantee I held to lapse for want of attention. I arrived at Montreal the very day the doors were closed for business, and, after considerable difficulty, obtained a renewal of the personal guarantee of the directors for the payment of the Government deposits.

It was known by this time that the affairs of the Bank had been mismanaged. It was known that the Government had a large deposit in the Bank, and it was considered of immense importance to the French Canadian portion of the community, who did business with that Bank, that an effort should be made to resuscitate that Bank and not to allow it to go into liquidation, in the interest not only of the shareholders but of the depositors and bill-holders in the community generally. The law allows three months for a Bank in which to resume business; otherwise it must lose its charter and wind up its affairs. The Government being the largest depositor, it was stated that if the Government would give some delay as to the deposits, that other depositors would do the same, the other banks also agreeing to the same course, and efforts would be made to secure new subscriptions of new stock sufficient to enable the Bank to go on. The Government had agreed to grant further delay for payment of our deposits, I obtaining from the directors a renewal of their individual guarantee without waiver of any rights the Government had as such against the Bank. I am in hopes that by the means adopted, the Bank will be enabled to resume business before a long time.

I think the Government acted prudently in the course adopted, and doubtless a different procedure would have entailed lasting damage to the institution and the public generally. In the settlement of the amount due the contractor for the Montreal, Ottawa and Western Railway, who owes the Bank a considerable sum, care will be taken that at least a part of his debt to the Bank, and of the debt of the Bank to the Government will be secured.

Politique de chemins de fer

En abordant la question importante de la politique que le gouvernement se propose de suivre au sujet des chemins de fer, il me semble, Monsieur l'Orateur, que je ne suis pas à la hauteur d'un sujet aussi grave et je crains de fatiguer l'attention de la Chambre que j'ai déjà occupée depuis longtemps.

Lorsqu'il s'est agi pour la première fois de demander des subsides à cette Chambre pour les chemins de fer de colonisation, il était difficile

de penser à ce que la province arriverait à faire un jour pour favoriser la construction de voies ferrées. En ce moment, on croyait généralement qu'il suffisait de construire des chemins à lisses de bois qui ne demandaient pas une voie parfaitement nivelée et dont les frais d'établissement variaient de \$5,000 à \$6,000 par mille, et un subside du gouvernement de trois pour cent par année pendant vingt ans sur l'estimation du coût par mille, était considéré comme suffisant.

Plus tard, le gouvernement reçut l'autorisation de capitaliser ce subside qui fut payé en argent ou en débiteures de la province. Les chemins de fer de Québec-Gosford, de Richelieu, Drummond et Arthabaska, de Lévis et Kennebec, la ligne connue maintenant sous le nom de Québec Central, furent construits pour recevoir des lisses de bois et ces deux dernières lignes reçurent du gouvernement le subside capitalisé dont il a été question. Le gouvernement paya \$48,000 au premier et \$100,000 au second. Bientôt on s'aperçut des défauts des lignes à lisses de bois et l'on dut abandonner ce système.

Dans la suite, le gouvernement accorda de nouveaux subsides à différentes compagnies de chemins de fer et l'octroi fut porté à \$2,500 par mille payable en argent ou en bons de la province. A d'autres lignes, le gouvernement accorda des octrois de terres, comme par exemple aux compagnies du Lac Saint-Jean, de la Baie des Chaleurs. L'octroi accordé aux chemins de fer fut encore augmenté; quelques compagnies reçurent jusqu'à \$4,000 par mille en bons de la province au pair; d'autres eurent le choix de garder leurs terres ou de recevoir des subsides en argent et parmi ces dernières plusieurs préférèrent les terres à l'argent.

D'année en année, depuis 1869, les membres de cette Chambre et les personnes du dehors intéressées dans la construction des chemins de fer ont exercé une pression de plus en plus vive sur le gouvernement pour augmenter les subsides des compagnies ayant déjà des octrois, et pour ajouter de nouvelles lignes à la liste de celles recevant déjà des subsides. Je dois dire que le gouvernement s'est attiré bien des reproches, même de ses amis, pour n'avoir pas fait droit à toutes les demandes. Il est inutile de discuter avec les personnes intéressées dans une compagnie de chemin de fer sur son importance considérée au point de vue de l'intérêt public et sur le plus ou moins de facilité de communications dont jouit le comté qu'il doit traverser et il est presque impossible de leur faire comprendre que le gouvernement ne peut accorder de l'aide à toutes les lignes. Chaque chemin de fer, dans l'opinion de ses promoteurs, est toujours beaucoup plus essentiel à la prospérité de la province que toutes les autres lignes. Je préfère la rencontre d'un agent d'assurance, d'un inventeur qui fait une découverte devant révolutionner l'industrie, à celle d'un directeur de compagnie venant solliciter de l'aide pour son chemin.

Cela établi et en tenant compte de la

pression exercée sur le gouvernement, on doit comprendre qu'il est difficile de résister à toute demande de secours à un trop grand nombre de compagnies de chemins de fer. La Chambre aura bientôt à s'occuper de la grande question des chemins de fer et j'espère que ses membres sauront faire taire les rancunes politiques, et ne s'inspireront que de l'intérêt public. Comme nous avons un grand nombre de représentants nouveaux, je pense qu'il ne sera pas hors de propos de parler des différentes lignes qui ont reçu des subsides et d'expliquer quelles sont leurs prétentions actuelles.

Je commencerai par la Compagnie du chemin de fer de la rive nord qui, depuis presque vingt-cinq ans, occupe l'attention publique. Autrefois, sous le gouvernement de l'ancienne province du Canada, on a accordé à cette ligne un octroi considérable de terres. Sous la Confédération, on a prolongé le délai avant lequel la compagnie devait commercer ses travaux; et plus tard le Parlement lui accorda une nouvelle charte et renouvela son octroi de terres. Dans la suite, cet octroi fut réduit et changé en un subside, moitié en argent et moitié en terres. Il y a quelques années, la Compagnie de la rive nord fit un contrat avec un entrepreneur de Chicago, mais n'ayant pu trouver en Angleterre les fonds nécessaires qu'ils espéraient, ils cédèrent à l'honorable M. McGreevey le contrat et leurs droits. Ce dernier à son tour ne put contracter l'emprunt en Angleterre et il fut impossible de pousser les travaux avec toute la rapidité désirable. En dernier lieu, la compagnie, comprenant son impuissance, remit son entreprise entre les mains du gouvernement, qui l'achèvera, il faut l'espérer, si la Chambre lui en fournit les moyens.

Le premier acte de la Compagnie de chemin de fer de la rive nord, 16 Vict. chap. 100, passé le 22 avril 1853, lui permettait de lever un capital de \$2,400,000 avec pouvoir de le porter à \$4,000,000; cet acte fut amendé par le 18 Vict. chap. 34, passé le 18 décembre 1854.

Le chemin de fer du Saint-Maurice, qui porte maintenant le nom d'embranchement des Piles, fut incorporé par l'acte 20 Vict., chap. 129; il lui fut accordé un octroi de 1,500,000 acres de terre avec le pouvoir de se joindre à la Compagnie du chemin de fer du nord. Cette amalgamation eut lieu immédiatement après la passation de l'acte, et ces deux compagnies réunies prirent le nom de Compagnie de la rive nord et de la navigation du Saint-Maurice.

L'acte 24 Vic., chap. 85, passé le 18 mars 1861, prolongea le délai fixé pour le commencement des travaux et c'est en 1865-1866 que les amis du chemin de fer des Piles firent des efforts dans le but d'obtenir, pour le seul bénéfice de ce chemin, les terres accordées aux compagnies amalgamées. Ils ne purent réussir en cela mais la charte des deux compagnies fut prolongée jusqu'au 1er janvier 1872. C'est le 24 décembre 1870 que fut sanctionné l'acte 34 Vict., chap. 21, qui est

toujours en force et qui n'expire que le 1er mai 1877.

Le premier contrat pour la construction du chemin fut accordé à M. Baby en 1853-54; les travaux furent commencés principalement au palais. On y construisit un quai durant l'hiver de 1857-58: ces travaux furent plus tard abandonnés, un nouveau contrat fut accordé à la Chicago Contracting Co. et fut signé le 5 avril 1872. Les travaux en vertu de ce contrat furent commencés le 18 juillet de la même année; ces travaux furent terminés durant l'année suivante et la Contracting Co. transporta ses intérêts à l'honorable Thomas McGreevey, le 4 mai 1874; ces travaux furent ensuite vigoureusement recommencés sur tout le parcours entre Québec et Trois-Rivières, et poursuivis avec assez d'activité durant l'été de 1874. Durant l'hiver et l'été suivants, les travaux ont plus ou moins langué et le 1er novembre 1875 ils furent complètement arrêtés.

Les mêmes causes qui ont fait languir le chemin de fer de la rive nord ont aussi affecté la Compagnie du chemin de fer de colonisation du nord de Montréal, maintenant connu sous le nom du chemin de fer de Montréal, Ottawa et Occidental. On a essayé, mais sans succès, à négocier les bons de cette compagnie sur le marché anglais; ce manque de succès dans les deux cas était surtout dû à l'opposition des officiers du Grand-Tronc et des autres personnes intéressées dans cette compagnie. On employait l'opposition puissante des journaux de Londres, on mit en circulation des allégations entièrement fausses; on exagéra les choses de manière à créer une impression erronée et de nature à ruiner le crédit des chemins de fer canadiens. Ces allégations injustes, je pourrais dire malhonnêtes, répandues par toute l'Angleterre, ont produit une telle impression que les capitalistes anglais ne voulaient seulement pas regarder les garanties canadiennes. Il s'en suivit que ni la Compagnie du chemin de fer de la rive nord, ni la Compagnie du chemin de fer de Montréal, Ottawa et Occidental, ne purent négocier leurs bons. Ces deux compagnies durent en conséquence arrêter leurs travaux et informer le gouvernement qu'elles étaient incapables de mener ces entreprises à bonne fin.

En face des sommes considérables déjà dépensées sur ces deux chemins et comprenant la grande importance de ces lignes, le gouvernement a cru devoir présenter à la Législature une mesure qui permettra la construction de ces chemins, assurant ainsi au pays les avantages qui doivent découler de la réalisation du projet formé pour relier l'Atlantique au Pacifique par un réseau de voies ferrées.

Les documents soumis à la Chambre font voir l'action prise par ces compagnies et par le gouvernement au sujet de ces chemins de fer. Il est peut-être vrai que ces compagnies auraient préféré maintenir leur organisation, pourvu que le gouvernement ait voulu accorder une subvention additionnelle ou garantir l'intérêt sur les

bons des compagnies, afin de leur permettre de les placer sur le marché anglais. Le gouvernement s'est opposé à ces projets pour la raison que si les fonds de la province sont nécessaires pour assurer l'achèvement de ces chemins, la province devrait avoir le bénéfice de ces dépenses plutôt que des compagnies privées.

Tout en admettant le principe général que les chemins de fer devraient être construits plutôt par des compagnies privées que par le gouvernement, le gouvernement considère que la position des lignes entre Québec et le portage du Fort est tout à fait exceptionnelle. Une subvention considérable avait été votée et payée au fur et à mesure que les travaux s'avançaient et cependant il n'y avait aucune perspective de succès. Les deux compagnies n'avaient pu réussir à négocier leurs bons. Le montant des bons qu'on cherchait à placer était fort considérable et pour une raison ou pour une autre, on croyait qu'il y avait trop de spéculation dans ces entreprises; les compagnies rivales, en Angleterre, exploitèrent cette impression et firent l'impossible pour faire douter de la nécessité de ces chemins et pour faire croire que ceux qui étaient à la tête de ces compagnies ne cherchaient qu'une bonne spéculation. On pensait que si le gouvernement entreprenait la construction de ces chemins importants, les capitalistes anglais seraient convaincus que cette Chambre et le pays jugeraient que ces chemins étaient nécessaires au développement des ressources de la province.

On croyait qu'en payant une partie si considérable du coût de ces chemins, le gouvernement démontrerait qu'il avait confiance dans le succès de ces entreprises et que les prêteurs auraient d'amples garanties pour la somme peu considérable qu'il faudrait emprunter pour compléter ces chemins.

Il est bien connu que les allégations si activement mises en circulation en Angleterre, que les chemins de fer canadiens pouvaient à peine payer les dépenses d'exploitation, l'ont été par des personnes représentant des compagnies qui avaient reçu des sommes immenses de capitaux anglais et de capitaux canadiens aussi, et qui n'avaient pas pu payer un intérêt suffisant.

Monsieur l'Orateur, c'est la mauvaise administration de ces chemins plutôt que le manque de trafic ou les hivers du Canada dont on parle tant qui a empêché ces compagnies de payer intérêt sur le capital emprunté.

Je crois que le gouvernement, en usant de son crédit dans une certaine limite, peut construire les chemins dont il est question, à moins de frais que n'importe quelle compagnie privée, et qu'en profitant du bas prix du fer et de l'acier, il peut être démontré qu'il est possible de construire des chemins de fer en Canada sans qu'il y ait de spéculation; sans que les contracteurs et les autres personnes engagées dans la construction de ces chemins s'enrichissent outre

mesure et à un prix qui assurera non seulement l'intérêt sur le capital, mais aussi un profit au gouvernement et aux municipalités, ou du moins une partie de l'intérêt sur leurs contributions. Le montant des bons pour venir en aide aux chemins de fer de la rive nord et de Montréal, Ottawa et Occidental, dont l'émission est autorisée par la loi, en sus des subsides accordés par le gouvernement, les municipalités et les actionnaires privés, était fort considérable et cela a certainement contribué à faire manquer les négociations des compagnies en Angleterre. En supposant que le chemin à l'ouest d'Aylmer exigerait un montant proportionné aux subsides accordés aux chemins de fer de la rive nord et de Montréal, Ottawa et Occidental, on trouve que près de 9 millions de piastres en bons avaient été autorisés et étaient requis pour finir et équiper la ligne entière destinée à relier Québec à la partie subventionnée du chemin du Pacifique, maintenant en voie de construction.

Il n'est pas surprenant que les ennemis de l'entreprise se soient prévalus de cette émission de bons si considérable pour faire mettre des doutes dans les esprits des capitalistes anglais sur la capacité de ces compagnies de chemins de fer de payer l'intérêt sur ces bons, du moins pendant quelques années. En attendant que le commerce se développe et que la partie ouest de cette ligne fût en pleine opération, c'était là une raison de plus pour le gouvernement d'assurer la construction de cette ligne pour prouver aux capitalistes qu'il n'était non seulement probable, mais certain que l'intérêt serait payé sur les bons à être émis. Pour cela, on réduira le montant de ces bons autant que possible et on donnera comme garantie les premiers bénéfices du chemin, le gouvernement et les municipalités consentant à venir en second lieu.

Dans le but de mettre cette Chambre à même de comprendre tout le projet, non seulement entre Québec et le Portage-du-Fort, où la ligne doit se relier à l'extrémité est du chemin du Pacifique, le gouvernement a décidé d'inclure sur le plan qu'il doit soumettre la ligne qui s'étend à l'ouest d'Aylmer. Il est évident que pour assurer le succès de la ligne entre Québec et Aylmer, il faut qu'elle se rende à l'ouest de ce dernier endroit et on a cru qu'il serait mieux de faire comprendre à la Chambre les intentions du gouvernement et les obligations additionnelles que la province devra s'imposer pour assurer la construction de toute la ligne, que de présenter seulement le projet du chemin entre Québec et Aylmer et de laisser la Chambre ignorer une demande qui devra nécessairement être faite plus tard pour assurer le succès de la ligne entre Québec et Aylmer.

Il faut que le projet du gouvernement soit approuvé ou rejeté dans son entier et je suis convaincu que les membres de cette Chambre comprendront qu'il est mieux qu'ils soient

informés du coût de toute la ligne, que de connaître partiellement les intentions du gouvernement sur cette imposante question. Dans le but de mieux établir le coût de la ligne de Québec à Aylmer, le gouvernement fait un contrat soumis à l'approbation de la Chambre, avec les anciens contracteurs, l'honorable Thomas McGreevey, pour le chemin du nord, M. Duncan MacDonald, pour le chemin de fer de Montréal, Ottawa et Occidental. Le gouvernement s'adressa tout d'abord à ces deux messieurs sachant qu'ils exécuteraient convenablement leur contrat, mais il eut beaucoup de mal à les faire consentir à une diminution de prix.

Il faut se rendre compte que sur ces deux lignes on devra poser des lisses d'acier de première qualité au lieu de rails de fer comme il en était d'abord question; que la voie doit être plus large et plus solide et que bien des ponts qui devaient être de bois seront en fer. Le prix du contrat est bas sans doute, mais avec l'expérience que possèdent MM. McGreevey et Duncan MacDonald, il n'est pas douteux qu'ils réalisent un bénéfice raisonnable.

Je dois mentionner que le gouvernement a pris l'opinion de ses ingénieurs et d'autres personnes compétentes, et il est demeuré convaincu que le prix des contrats était raisonnable.

Avant d'obtenir les estimés des voyageurs sur la valeur des travaux des matériaux employés, nous nous sommes fait remettre par les ingénieurs des deux lignes un état détaillé des travaux exécutés et des matériaux nécessaires pour terminer les deux lignes, y compris les stations, les travaux en pierre et le matériel roulant. Moi-même, de mon côté, je me suis enquis de la valeur des travaux et du coût des matériaux, et mes calculs ont été bien plus bas que les leurs; après bien des difficultés, j'ai réussi à les faire accepter et ils ont servi de base au contrat.

Certaines personnes font un tableau terrible de la position dans laquelle va se trouver la province, lorsqu'elle aura augmenté sa dette de seize millions de piastres dans le but de construire des chemins de fer. Ils président la taxe directe et montrent les cultivateurs et les artisans émigrants par milliers dans la République. Si ces personnes, avant d'éclairer les autres, prenaient la peine de se rendre compte des faits, elles verraient les choses beaucoup moins en noir.

Un écrivain qui n'a qu'une faible confiance dans l'intelligence de cette Chambre, mais qui a foi en son intelligence et ses lumières, a fait un pamphlet sur la question des chemins de fer, qui a été distribué à profusion aux députés. Cet écrit n'était pas signé, c'est une preuve de modestie de la part de son auteur, qui voulait sans doute que ses opinions soient jugées sur leurs mérites intrinsèques ou qui craignait peut-être qu'on l'accusât d'avoir fait ses avancés sans preuves suffisantes.

Cet écrivain disait en substance que la

province ne pourrait aider à la construction des chemins de fer, que nos ressources étaient si petites, nos dépenses si considérables, que nous devions réfléchir sérieusement en nous engageant dans une voie dangereuse. Il avançait entre autres choses que si la province avait dû \$4,000,000 en 1870, elle se serait endettée jusqu'à ce jour de \$1,200,000 pour le paiement de l'intérêt; il part de là pour démontrer combien il était imprudent de contracter une dette de 16 millions pour les chemins de fer.

\$1,200,000 seulement pour intérêt, si nous avions dû la somme de \$4,000,000 en 1868! C'est affreux à penser. L'écrivain a sans doute examiné ou fait semblant d'examiner les comptes publics, et il a réussi à peu près aussi bien que quelques honorables membres de cette Chambre qui, après avoir étudié la question des chemins, ont cité des chiffres de notre revenu ou de nos dépenses et ont conclu d'une façon définitive que nous ne pouvions pas construire des chemins de fer et payer l'intérêt de nos dettes.

Pour l'information de l'écrivain qui s'est donné tant de mal sur la circulaire à laquelle j'ai fait allusion, je dois répéter ce que sait tout membre de cette Chambre: c'est qu'en 1867, la province devait au gouvernement fédéral, conjointement avec Ontario, environ onze millions de piastres, le surplus de la dette de l'ancienne province du Canada, à part les 62 1/2 millions que le gouvernement fédéral avait pris à sa charge, lors de la Confédération. Ainsi, en 1867, nous avions une dette d'environ cinq millions de piastres, sur laquelle nous avons payé l'intérêt depuis le 1er juillet 1868 jusqu'au 1er juillet 1873, époque à laquelle le Parlement fédéral a assumé le surplus de la dette et a relevé les provinces de Québec et d'Ontario de leurs obligations, et nous avons aujourd'hui un surplus de plus d'un million de piastres.

D'après les citations que j'ai faites de cette fameuse circulaire, je ne doute pas qu'on en arrivera à la conclusion que celui qui y attache quelque foi est véritablement à plaindre.

En proposant à la Législature un projet pour l'achèvement à la ligne de chemin de fer s'étendant de Québec au Portage-du-Fort, le gouvernement s'est occupé des moyens à prendre pour mener cette entreprise à bonne fin. Je dois remarquer avec plaisir que la corporation de Québec et celle de Montréal ont déjà consenti à payer entre les mains du gouvernement la balance de leurs souscriptions pour venir en aide à ces chemins, et que grand nombre de municipalités suivront cet exemple, et dans la loi qui sera introduite, il y aura une clause pour sanctionner et confirmer ces arrangements.

On doit se rappeler que la Législature de Québec a déjà accordé un subside de plus de deux millions et demi de piastres en argent pour la construction des chemins de fer de Québec à la Rivière Creuse, dans le comté de Pontiac, et a aussi accordé les terres du bloc A à la ligne de

Québec à Aylmer et 10,000 acres de terre par mille pour la ligne allant de ce dernier endroit à la rivière Creuse. Ce subside en argent était pris sur les six millions qui, comme je l'ai dit il y a un an, avaient été promis par cette Chambre pour venir en aide aux chemins de fer.

Ce fait semble avoir été oublié par certaines personnes, qui ont estimé le coût total du chemin à seize millions.

On avait peur, à un moment donné, que la ligne, à l'ouest d'Aylmer s'étendrait jusqu'à la rivière Creuse, mais par les informations reçues, il appert que le chemin traversera l'Ottawa près du Portage-du-Fort, ce qui allongera la distance de quarante milles.

Il faut se rendre compte que les chiffres que je donne actuellement au sujet du coût de toute la ligne comprennent les dépenses préliminaires faites par les deux compagnies: travaux de génie civil, dépenses de bureau et autres, remboursement des versements faits par les actionnaires et toutes les dépenses futures du génie civil et le paiement des commissaires qui seront nommés en vertu de la nouvelle loi. Le contrat affecte aussi une somme élevée au matériel roulant, à la construction des stations, des ateliers de réparation.

On doit faire remarquer aussi que dans le but de simplifier la question, le gouvernement donne le coût total de la construction des chemins et que cette somme sera prise sur le produit de l'emprunt en Angleterre.

J'entre maintenant dans les détails, en commençant par le chemin de fer de la rive nord:

158 milles, pour la ligne principale
avec rails d'acier et quatre ponts de fer;
27 milles pour l'embranchement des Piles
avec rails de fer, ponts de bois,
et bateau à vapeur.....\$ 4,732,387.00

Chemin de fer de Montréal-Ottawa-Occidental, 123 1/2 milles pour la ligne principale
avec rails d'acier, ponts de fer,
et 14 milles pour l'embranchement
de Saint-Jérôme.....\$ 3,601,649.95
De Aylmer à Portage-du-Fort.

Étendue de 50 milles à \$20,000,
le mille, non compris
le matériel roulant.....\$ 1,000,000.00
\$ 9,334,039.95

Ajouter le coût de la station de Montréal,
le pont sur l'Ottawa, etc. \$ 466,701.80
\$ 9,800,738.75

Dans le but de bien faire comprendre,
j'ajoute à cela les octrois accordés
aux autres compagnies de
chemins de fer.....\$ 3,344,820.00
\$13,145,558.75

Maintenant, Monsieur l'Orateur, je parlerai des sommes que nous avons à notre crédit.

Il y a d'abord les souscriptions de Montréal et de Québec qu'on peut regarder comme de l'argent comptant, les contracteurs prenant les bons au pair.....\$2,000,000
Trois-Rivières.....\$ 10,000
Saint-Sauveur.....\$ 25,000
Sainte-Thérèse.....\$ 25,000

Saint-Jérôme.....\$ 25,000
Lachute.....\$ 10,000
Sainte-Scholastique.....\$ 10,000
Comté d'Ottawa.....\$ 100,000
Ce qui fait en tout.....\$2,419,000.

Maintenant, il faut déduire la somme offerte en actions aux chemins de fer et les 2,727,500 acres de terre qui ne donnent pas pour le moment des recettes considérables, mais qui, dans quelques années, auront une grande valeur. De plus hauts calculs font voir que notre dette ne s'élèvera qu'à huit millions de dollars et non à seize millions, comme le calculaient certaines personnes, et le gouvernement est loin d'avoir à déboursier une somme aussi considérable qu'on le calculait d'abord.

Nous pouvions augmenter le montant des bons pour la sécurité du chemin de fer, mais je pensais qu'il valait mieux réduire le montant à un minimum à raison des capitaux en Angleterre, afin que le gouvernement et les villes de Québec et de Montréal ne fussent pas effrayées de placer leur argent au montant des deux tiers, le coût entier du chemin, et leur donner complète sécurité pour leur tiers ouvert sur l'investissement aussi bien que leur propre sécurité pour leur argent et leur intérêt.

J'ai assez confiance dans l'avenir de ce chemin de fer pour croire que le gouvernement et les corporations municipales recevront enfin la partie de leurs intérêts sur leurs contributions, après l'intérêt de la dette des bons.

J'ai ainsi voulu donner des statistiques sur le transport probable de la ligne afin de montrer que mon attente des rapports est bien fondée, mais je ne puis rester plus longtemps sur cette question et je prierai les honorables membres de voir les rapports des ingénieurs sur ce sujet.

Je suis étonné que plusieurs personnes présentent des objections au gouvernement pour la construction des chemins de fer. Comme je l'ai dit auparavant, le cas en question est une exception à la règle générale, mais j'ai moi-même de justes objections à un gouvernement conduisant des chemins de fer, parce que je crois qu'une compagnie privée peut généralement conduire la construction d'un chemin de fer avec de meilleurs avantages que le gouvernement ne le pourrait faire.

Plusieurs sont étonnés, Monsieur l'Orateur, du fait que, l'an passé, j'ai dit que la dette de 6 millions était la plus forte dette que la province pouvait contracter, et du fait que cette année je suis disposé à laisser augmenter cette dette. A cela, je répondrai que la "nécessité ne connaît pas de loi". Mais s'il faut augmenter les dépenses, il est tout naturel que l'on doive augmenter le revenu et l'on peut augmenter le revenu non seulement sans imposer la taxe directe, mais même sans imposer au peuple de taxes additionnelles.

J'ai déjà pourvu, dans la taxe des licences, à une augmentation considérable du revenu, et cela par des moyens tout à fait légitimes.

Le montant de la dette à payer par la province est un sujet qui demande une sérieuse

considération et le motif pour lequel la dette est augmentée doit aussi être considéré soigneusement.

Si la construction des chemins de fer répand l'argent dans la province, d'un autre côté, ces chemins sont une source de revenus parce qu'ils donnent l'élan aux nouvelles industries.

En examinant la politique du gouvernement sur les chemins de fer et sa politique à l'égard du chemin de la rive nord, on verra que, pour ce qui regarde le coût de ce chemin, il sera moindre que le coût de tous les autres chemins de ce continent. Pour ce qui regarde les droits de ceux qui ont contribué soit par argent, soit par ouvrage aux travaux déjà faits, le gouvernement, en autant qu'il lui a été possible, s'est efforcé de les protéger.

Je suis persuadé que la politique du gouvernement, cette année, sur la question de chemins de fer, est une des plus importantes qui aient encore été introduites dans cette Législature.

Monsieur l'Orateur, le Parlement doit soigneusement étudier l'importance de la politique des chemins de fer, vu qu'elle touche les intérêts de la province.

Je pense que personne ne peut m'accuser de cacher aucune information que le Parlement doit connaître. Je n'ai pas tenté d'exciter le sentiment populaire sur cette question. J'ai seulement voulu établir les faits entiers avec autant de clarté que possible. J'ai donné en entier à cette honorable Chambre tous les éclaircissements que je pouvais, comme je devais le faire, et l'on peut voir que je n'ai rien caché. Comme la politique des chemins de fer intéresse toute la province et la Puissance, il est bon que chacun se forme une bonne opinion sur ce sujet afin de bénéficier le mieux possible des fonds publics et, pour cela, j'ai établi tous les faits qu'il était en mon pouvoir d'établir. Monsieur l'Orateur, je récapitule afin que les honorables députés puissent comprendre complètement notre position.

Si chaque mille des chemins auxquels le gouvernement accorde de l'aide avait été fait, tant que j'ai été en état de connaître la longueur de chaque mille de chemin telle que donnée par ceux qui ont eu l'idée de les construire, la dette totale de la province s'élèverait à moins de huit (8) millions de piastres, y compris l'emprunt contracté en Angleterre l'année dernière. De ce montant, une partie considérable ne sera pas exigée, car ces chemins de fer ne seront jamais construits et les octrois ne se feront pas; mais si l'on en avait besoin pour le donner aux lignes qui sont maintenant en construction et qui sont partiellement construites, je n'hésite pas à dire que la province est en état de supporter la dette ainsi créée.

Il est à espérer que les progrès que le pays réalisera par la construction de ces chemins de fer et les nouvelles taxes que le gouvernement imposera au pays nous aideront à faire face aux difficultés actuelles.

Le gouvernement a l'intention de présenter

une mesure qui mettra les compagnies en état de mener leurs entreprises à bonne fin; au lieu de payer des octrois en argent par section de dix milles de chemins terminés, il se propose de garantir une partie de l'intérêt sur leurs débentures pendant un certain nombre d'années. Il est certain qu'avec cette garantie du gouvernement ils pourront plus facilement garantir leur emprunt en Angleterre.

Le gouvernement a aussi l'intention de permettre à certaines compagnies de diminuer la longueur de leur ligne et d'appliquer au reste de ces lignes le subsidie qu'il avait affecté à la ligne entière.

Après ces paroles, M. Robertson remercie la Chambre de l'attention bienveillante qu'elle lui a accordée.

M. H.-G. JOLY (Lotbinière): Fait quelques remarques.

La Chambre se forme en comité.

En comité:

L'HONORABLE J. G. ROBERTSON (Sherbrooke): Propose

1. Qu'une somme n'excédant pas vingt-six mille quatre cent quarante-trois piastres soit accordée à Sa Majesté pour défrayer les salaires et dépenses contingentes, impressions et reliures comprises, etc., du Conseil législatif, pour l'année financière finissant le 30 juin 1877.

Adopté.

2. Qu'une somme n'excédant pas soixante et un mille trois cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour défrayer les salaires et dépenses contingentes, impressions et reliures comprises, etc., de l'Assemblée législative, pour l'année financière finissant le 30 juin 1877.

Adopté.

3. Qu'une somme n'excédant pas cinq mille piastre soit accordée à Sa Majesté pour défrayer les dépenses d'élections, pour l'année financière finissant le 30 juin 1877.

Adopté.

4. Qu'une somme n'excédant pas trois mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour octroi à la bibliothèque du Parlement, pour l'année financière finissant le 30 juin 1877.

Adopté.

5. Qu'une somme n'excédant pas huit cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour défrayer le salaire et les dépenses contingentes du greffier de la couronne en chancellerie, pour l'année financière finissant le 30 juin 1877.

Adopté.

6. Qu'une somme n'excédant pas cinq mille cinq cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour défrayer les dépenses d'impression, reliure et distribution des statuts, pour l'année financière finissant le 30 juin 1877.

Adopté.

7. Qu'une somme n'excédant pas trois mille quatre cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour défrayer les salaires du bureau du greffier

en loi, pour l'année financière finissant le 30 juin 1877.

Adopté.

8. Qu'une somme n'excédant pas six cents piastres soit accordée à Sa Majesté pour défrayer les dépenses contingentes du greffier en loi (comprenant un commis surnuméraire) pour l'année financière finissant le 30 juin 1877.

Adopté.

Le comité fait rapport qu'il a passé plusieurs résolutions.

Il est ordonné que le rapport soit reçu demain.

A six heures, l'Assemblée suspend ses travaux.

Reprise de la séance à sept heures et demie.

Chemin de fer de Stanstead, Shefford et Chambly

L'HONORABLE M. LAFRAMBOISE (Shefford): Propose, selon l'ordre du jour, la deuxième lecture du bill pour amender de nouveau les actes relatifs à la Compagnie du chemin de fer de Stanstead, Shefford et Chambly.

Adopté.

Le bill est renvoyé au comité permanent des chemins de fer, canaux, lignes télégraphiques et compagnies de mines et manufacturières.

Institut littéraire de Saint-Patrice de Québec

M. J. HEARN (Québec-Ouest): Propose, selon l'ordre du jour, la deuxième lecture du bill pour incorporer l'Institut littéraire de Saint-Patrice de Québec.

Adopté.

Le bill est renvoyé au comité permanent des bills privés.

Compagnie d'assurance patriotique du Canada

M. A. W. OGILVIE (Montréal-Centre): Propose, selon l'ordre du jour, la deuxième lecture du bill pour incorporer la Compagnie d'assurance patriotique du Canada.

Adopté.

Le bill est renvoyé au comité permanent des bills privés.

The Church Home de Montréal

M. A. W. OGILVIE (Montréal-Centre): Propose, selon l'ordre du jour, la deuxième lecture du bill pour incorporer The Church Home de Montréal.

Adopté.

Le bill est renvoyé au comité permanent des bills privés.

Municipalité du village de Lauzon

M. E.-T. PAQUET (Lévis): Propose, selon

l'ordre du jour, la deuxième lecture du bill pour séparer la municipalité du village de Lauzon de la municipalité du comté de Lévis et lui donner de plus amples pouvoirs et pour d'autres fins.

Adopté.

Le bill est renvoyé au comité permanent des bills privés.

Ville de Saint-Jean

M. F.-G. MARCHAND (Saint-Jean): Propose, selon l'ordre du jour, la deuxième lecture du bill pour amender l'acte 22 Victoria, chap. 106, incorporant la ville de Saint-Jean.

Adopté.

Le bill est renvoyé au comité permanent des bills privés.

Bureaux d'enregistrement

M. J. S. C. WURTELE (Yamaska): Appuyé par le député de Saint-Jean (M. F.-G. Marchand), propose qu'il soit présenté une humble adresse à Son Excellence le lieutenant-gouverneur, priant Son Excellence de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre:

1. Copie du rapport de la dernière inspection des divers bureaux d'enregistrement dans la province établis en vertu des sections 93 et 111 du chapitre 37 des Statuts refondus du B.C.

2. Copie de l'ordre en conseil établissant et prescrivant la forme, en vertu de la section 106 des statuts ci-dessus mentionnés, ou en vertu de l'article 2164 du code civil, de l'index des immeubles dont on doit se servir dans toute division d'enregistrement, après le dépôt des plans officiels.

Adopté.

Affaires des Tanneries

M. R. PREFONTAINE (Chambly): Appuyé par le député de Yamaska (M. J. S. C. Wurtele), propose qu'il soit présenté une humble adresse à Son Excellence le lieutenant-gouverneur le priant de bien vouloir faire mettre devant la Chambre copies de toutes correspondances, ordres, jugements ou notifications se rapportant à tel jugement et de tous autres documents ou papiers ayant rapport à la cause dite M. le procureur général Church vs John Rollo Middlemiss, envoyés et reçus par le gouvernement ou aucun de ses membres en leur qualité officielle, depuis l'expiration du délai de quinze jours pour donner avis d'appel dans la dite cause.

Adopté.

Machine à broyer la pierre

M. E. LABERGE (Châteauguay): Appuyé par le député de Rouville (M. V. Robert), propose qu'il soit présenté une humble adresse à Son Excellence le lieutenant-gouverneur, priant Son Excellence de vouloir bien faire

mettre devant cette Chambre un état des sommes dépensées dans le dernier Parlement jusqu'à ce jour pour l'achat, réparation, transport, etc., de machines à broyer la pierre et aussi tous documents, papiers et rapports échangés entre les particuliers et le gouvernement au sujet du fonctionnement de ces machines et de l'étendue de chemin empierré par le travail de ces machines.

L'HONORABLE P. GARNEAU (Québec-Comté): Dit que le gouvernement n'a pas l'intention de dépenser beaucoup pour ces machines.

Adopté.

Bref d'injonction

M. G. OUMET (Deux-Montagnes): Propose, selon l'ordre du jour, que la Chambre se forme en comité pour étudier le bill pour pourvoir au cas où le bref d'injonction peut être obtenu et pour régler la procédure à cette fin.

Adopté.

Le comité étudie le bill et fait rapport qu'il a fait quelque progrès et demande la permission de siéger de nouveau.

Adopté.

Paroisse de la Visitation de l'Isle-du-Pads

M. L. SYLVESTRE (Berthier): Propose, selon l'ordre du jour, la deuxième lecture du bill pour annexer certaines îles dans la paroisse de Sorel, comté de Richelieu, à la paroisse de la Visitation de l'Isle-du-Pads, comté de Berthier, pour les fins parlementaires, judiciaires, municipales, scolaires et d'enregistrement.

Adopté.

Le bill est renvoyé au comité de toute la Chambre.

La Chambre s'ajourne à huit heures quarante-cinq.

Séance du 7 décembre 1875

Sous la présidence de l'honorable P. Fortin

La séance s'ouvre à trois heures vingt-cinq.

M. l'Orateur met devant la Chambre: Etat des affaires de l'Hôpital des Soeurs de la Providence Saint-Vincent-de-Paul, comté de Laval, pour l'année 1875. (Documents de la session, no 4)

Dépôt et lecture de pétitions:

Les pétitions suivantes sont séparément présentées et déposées sur la table:

Par M. Ogilvie, la pétition des commissaires des écoles protestantes de Montréal.

Par M. Baker, la pétition de W. H. French, et autres.

Par M. Larochelle, la pétition du révérend W. Richardson et autres, du comté de Dorchester.

Introduction de bills:

M. L.-O. TAILLON (Montréal-Est): Demande la permission d'introduire un bill pour autoriser la Chambre provinciale des notaires à admettre Charles Euchariste Octave Thomas Tranchemontagne, à la pratique du notariat.

Accordé.

L'HONORABLE L. R. CHURCH (Pontiac): Demande la permission d'introduire un bill pour remédier à la perte de certains registres des actes de l'état civil de la paroisse de Sainte-Marie-de-Monnoir, dans le comté de Rouville.

Accordé.

Interpellations:

Travaux de la Chambre

M. J.-A. CHAPLEAU (Terrebonne): Se plaint qu'il a présenté un bill privé il y a quelques jours, mais que, ne le voyant pas apparaître à l'ordre, il est allé aux informations. On l'a renvoyé de Pilate à Caiphe et de Caiphe à Pilate.

Mais il n'a trouvé aucune trace de son bill; tout a disparu. Il dit que tout ne marche pas bien dans la gestion interne de la Chambre et il attire l'attention de la Chambre sur ce problème.

Licences

L'HONORABLE J. G. ROBERTSON (Sherbrooke): Propose, appuyé par le député des Trois-Rivières (l'honorable H.-G. Malhiot), que cette Chambre se forme en comité pour prendre en considération une certaine résolution concernant les licences.

Il informe alors la Chambre que Son Excellence le lieutenant-gouverneur a été informé du