



National Library of Canada
Collections Development Branch

Canadian Theses on
Microfiche Service

Bibliothèque nationale du Canada
Direction du développement des collections

Service des thèses canadiennes
sur microfiche

NOTICE

The quality of this microfiche is heavily dependent upon the quality of the original thesis submitted for microfilming. Every effort has been made to ensure the highest quality of reproduction possible.

If pages are missing, contact the university which granted the degree.

Some pages may have indistinct print especially if the original pages were typed with a poor typewriter ribbon or if the university sent us a poor photocopy.

Previously copyrighted materials (journal articles, published tests, etc.) are not filmed.

Reproduction in full or in part of this film is governed by the Canadian Copyright Act, R.S.C. 1970, c. C-30. Please read the authorization forms which accompany this thesis.

**THIS DISSERTATION
HAS BEEN MICROFILMED
EXACTLY AS RECEIVED**

AVIS

La qualité de cette microfiche dépend grandement de la qualité de la thèse soumise au microfilmage. Nous avons tout fait pour assurer une qualité supérieure de reproduction.

S'il manque des pages, veuillez communiquer avec l'université qui a conféré le grade.

La qualité d'impression de certaines pages peut laisser à désirer, surtout si les pages originales ont été dactylographiées à l'aide d'un ruban usé ou si l'université nous a fait parvenir une photocopie de mauvaise qualité.

Les documents qui font déjà l'objet d'un droit d'auteur (articles de revue, examens publiés, etc.) ne sont pas microfilmés.

La reproduction, même partielle, de ce microfilm est soumise à la Loi canadienne sur le droit d'auteur, SRC 1970, c. C-30. Veuillez prendre connaissance des formules d'autorisation qui accompagnent cette thèse.

**LA THÈSE A ÉTÉ
MICROFILMÉE TELLE QUE
NOUS L'AVONS REÇUE**

UNIVERSITE D'OTTAWA

L'EXPANSION DU RESEAU FERROVIAIRE QUEBECOIS (1875-1895)

par

GAETAN GERVAIS

DEPARTEMENT D'HISTOIRE
FACULTE DES ARTS

THESE PRESENTEE A L'ECOLE DES ETUDES SUPERIEURES
EN VUE DE L'OBTENTION DU
PHILOSOPHIAE DOCTOR (HISTOIRE)

AOUT 1978

A monsieur MARCEL HAMELIN, notre patron de thèse,
qui a suivi avec patience toutes les étapes de
la rédaction de ce travail, nous voulons exprimer
notre grande reconnaissance. Ses connaissances,
ses conseils, enfin sa constante disponibilité
ne nous ont jamais fait défaut et nous ont permis
d'améliorer considérablement notre texte. Nos
mercis vont aussi aux archivistes qui nous ont
beaucoup aidé.

CURRICULUM STUDIORUM

NOM : Gaétan S. GERVAIS

NAISSANCE: le 10 août 1944 à Sudbury (Ontario)

B.A. : Université Laurentienne, 1965

M.A. : Université d'Ottawa, 1968

Titre: "Médéric Lanctôt et L'Union Nationale"

L'EXPANSION DU RESEAU FERROVIAIRE QUEBECOIS (1875-1895)

GAETAN GERVAIS

Les principales sources utilisées dans cette thèse sont le fonds du Bureau des chemins de fer du gouvernement provincial du Québec, et les fonds du Canadien-National, du Ministère des transports et de la Commission canadienne des transports. Consacré à l'expansion du réseau ferroviaire québécois durant les dernières décennies du XIXe siècle, ce travail cherche à analyser les facteurs auxquels il faut attribuer l'expansion, la promotion, le financement de la construction des chemins de fer québécois.

Deux institutions soutiennent tout le développement des transports ferroviaires: l'Etat et la société anonyme par actions. Leur collaboration, voire leur complicité, permet de mettre le trésor public à contribution pour le financement des entreprises. L'Etat apporte une indispensable aide financière aux compagnies. Tant à Québec qu'à Ottawa, les gouvernements répondent à certains grands objectifs de développement économique ou social, ce qui les amène à subventionner de diverses façons, mais surtout en argent, toute une série de sociétés ferroviaires. Bien qu'indispensable, cette aide grève lourdement les finances provinciales. En contrepartie de leurs subventions, les gouvernements imposent un certain nombre d'obligations aux compagnies. Dans le secteur des chemins de fer, le pouvoir central joue un rôle prédominant, suprématie qui ne cesse de s'accentuer.

Pour lancer leurs projets, les compagnies doivent compter sur des appuis dans la population. Ceux-ci ne manquent pas. Parmi les groupes

qui soutiennent la construction des chemins de fer, nous avons identifié quatre types principaux: les entrepreneurs et promoteurs, les groupes défendant les intérêts régionaux, les politiciens, enfin le clergé. Ces divers groupements exercent sur les gouvernements des pressions pour qu'ils subventionnent les entreprises de chemin de fer.

Les capitaux d'une compagnie proviennent de trois sources: les actionnaires, les obligataires, les gouvernements. D'une manière générale, les actionnaires contribuent peu au capital des compagnies. Par contre, les obligataires, qui sont très majoritairement étrangers, investissent des sommes considérables variant entre le tiers et la moitié des capitaux de l'entreprise. Les gouvernements, dans l'ensemble, constituent la première source de financement des chemins de fer: leurs subventions, au total, représentent plus de la moitié de toutes les sommes investies dans les chemins de fer.

Presque toutes les voies ferrées canadiennes sont intégrées, au XXe siècle, dans deux grands réseaux, le Canadien-National et le Pacifique-Canadien. Dans la deuxième et la troisième parties de la thèse, nous avons cherché à retracer les étapes de la constitution de ces réseaux au XIXe siècle.

Au Québec, le Canadien-National acquiert quatre groupes de lignes: les réseaux du Grand-Tronc, du Canadien-Nord, du Québec-Montréal-Sud, enfin quelques voies situées dans l'est de la province. Etant le plus ancien réseau au Québec, le Grand-Tronc établit avant 1873 un véritable monopole du transport ferroviaire, mais dans les décennies suivantes, il subit une concurrence menaçante de la part du Pacifique-Canadien. Quant au Canadien-Nord, il réunit au début du XXe siècle diverses

lignes situées entre la rivière des Outaouais et le lac Saint-Jean: ensemble elles forment à travers les Laurentides une deuxième voie parallèle au Saint-Laurent. Le Québec-Montréal-Sud assemble diverses lignes situées à l'est et au sud-est de Montréal; sur la rive sud. Enfin, dans l'est de la province, l'Intercolonial construit une voie ferrée entre les Maritimes et Rivière-du-Loup, ligne à laquelle viennent se greffer deux embranchements, le Baie-des-Chaleurs et le Témiscouata. Toutes ces lignes sont absorbées par le Canadien-National à partir de 1919.

Dans la dernière partie de la thèse, nous présentons les lignes intégrées au Pacifique-Canadien. Il possède au Québec deux grandes artères, une première le long de la rive nord du Saint-Laurent jusqu'à Québec, et une deuxième entre Montréal et les Maritimes. Plusieurs lignes indépendantes sont ainsi acquises par le Pacifique-Canadien pour constituer son réseau. Dans l'ouest de la province, il achète ou obtient le contrôle de plusieurs entreprises vouées à la colonisation et à l'exploitation des ressources naturelles. Sur la rive sud du fleuve, il acquiert aussi plusieurs voies ferrées importantes, notamment les deux réseaux régionaux du Sud-Est et du Québec-Central.

Les dernières décennies du XIXe siècle, au Québec, sont donc une période de grande activité ferroviaire. De nombreux projets prennent forme et l'Etat est appelé à contribuer financièrement à cette expansion. Dans l'amélioration des moyens de transport, les gouvernements voient un moyen sûr de favoriser le développement économique.

TABLE DES MATIERES

AVANT-PROPOS	ii
TABLE DES MATIERES	vii
LISTE DES TABLEAUX	x
LISTE DES CARTES	xi
TABLE DES SIGLES ET ABBREVIATIONS	xii
BIBLIOGRAPHIE	xiii
INTRODUCTION	1
PREMIERE PARTIE: DES ALLIES NECESSAIRES: L'ETAT ET LES COMPAGNIES	11
CHAPITRE PREMIER: LE ROLE DES GOUVERNEMENTS	12
I - Les raisons de l'intervention des gouvernements	13
II - L'intervention des gouvernements	25
III - Les politiques de subventions aux compagnies ferroviaires	43
Conclusion	62
CHAPITRE II: LES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER	64
I - La promotion des compagnies	65
II - Le financement des chemins de fer	108
Conclusion	140
DEUXIEME PARTIE: LE RESEAU DU CANADIEN-NATIONAL	148
CHAPITRE III: LE GRAND-TRONC	149
I - La voie originelle du Grand-Tronc	150
II - Le Jonction-Montréal-Champlain	163
III - L'Union-Jacques-Cartier	169
IV - Le Jonction-Beauharnois	173
V - Le Vermont-Central	177

VI - Le Canada-Atlantique	199
Conclusion	216
CHAPITRE IV: LE CANADIEN-NORD	221
I - Le Grand-Nord	224
II - Le Basses-Laurentides	241
III - Le Québec-Lac-Saint-Jean	251
IV - Le Colonisation-Montfort	263
Conclusion	270
CHAPITRE V: LE QUEBEC-MONTREAL-SUD	273
I - Le Rive-Sud	274
II - Le Québec-Sud	301
Conclusion	306
CHAPITRE VI: LES LIGNES DU CANADIEN-NATIONAL DANS L'EST DU QUEBEC	312
I - L'Intercolonial	312
II - Le Québec-Oriental	325
III - Le Témiscouata	347
Conclusion	356
TROISIEME PARTIE: LE RESEAU DU PACIFIQUE-CANADIEN	360
CHAPITRE VII: LE PACIFIQUE-CANADIEN: LES ARTERES AU QUEBEC	367
I - Le Québec-Montréal-Ottawa-Occidental	367
II - Le Atlantique-Nord-Ouest	392
Conclusion	405
CHAPITRE VIII: LE PACIFIQUE-CANADIEN DANS L'OUEST DU QUEBEC	408
I - Le Colonisation-Témiscamingue	409
II - Le Montréal-Ottawa	415

III - Le Montréal-Occidental	422
IV - Le Ottawa-Nord-Occidental	429
CHAPITRE IX: LES EMBRANCHEMENTS DU PACIFIQUE-CANADIEN SUR LA RIVE SUD	446
I - Le Sud-Est	446
II - Le Québec-Central	458
III - Le Hereford	485
Conclusion	495
CONCLUSION	500
INDEX	520

LISTE DES TABLEAUX

I	- LES DEPENSES FAITES POUR LES CHEMINS DE FER AVANT 1867	44
II	- LES DEPENSES FEDERALES POUR LES CHEMINS DE FER (1867-1896), SELON LES PROVINCES	46
III	- LES DEPENSES FAITES POUR LES TRAVAUX PUBLICS PAR LE GOUVERNEMENT FEDERAL, SELON LES PROVINCES, A DEUX DATES (1867 ET 1882)	48
IV	- LES REVENUS DU GOUVERNEMENT FEDERAL, LES DEPENSES FAITES AU POSTE "COMMUNICATION ET TRANSPORT" ET LA DETTE PUBLIQUE DIRECTE ET INDIRECTE DU CANADA, POUR CERTAINES ANNEES	50
V	- LES SUBVENTIONS FEDERALES AUX CHEMINS DE FER (1884-1897)	50
VI	- LES SUBVENTIONS VERSEES AUX CHEMINS DE FER PAR LE GOUVERNEMENT ET LES MUNICIPALITES DU QUEBEC (1874-1900)	59
VII	- LA DETTE FONDEE DU QUEBEC (1875-1896)	61
VIII	- LES COUTS NOMINAUX DE LA CONSTRUCTION FERROVIAIRE AU CANADA, EN 1869	113
IX	- POURCENTAGE DU CAPITAL DES COMPAGNIES EN ACTIONS LIBEREES POUR DIVERSES ANNEES	117
X	- POURCENTAGE DU CAPITAL DES COMPAGNIES EN TITRES OBLIGA- TAIRES PAYES, POUR DIVERSES ANNEES	123
XI	- POURCENTAGE DU CAPITAL DES COMPAGNIES EN ACTIONS PREFERENTIELLES LIBEREES, POUR DIVERSES ANNEES	123
XII	- POURCENTAGE DU CAPITAL DES COMPAGNIES EN SUBVENTIONS GOUVERNEMENTALES, POUR DIVERSES ANNEES	134
XIII	- LES SUBVENTIONS PROVINCIALES AUX CHEMINS DE FER, EN 1883 (TOTAL)	136
XIV	- LES RECETTES BRUTES, LES DEPENSES ET LES RECETTES NETTES PAR MILLE DE CHEMIN DE FER AU CANADA, POUR DIVERSES ANNEES	140
XV	- TABLEAU RECAPITULATIF DE LA STRUCTURE DU CAPITAL (PAYE) DES CHEMINS DE FER QUEBECOIS (1879-1895)	141
XVI	- LE GRAND-TRONC AU QUEBEC EN 1896	162
XVII	- LISTE DES CHEMINS DE FER QUEBECOIS ACQUIS PAR LE PACIFIQUE-CANADIEN	366

LISTE DES CARTES

I	Le <u>Grand-Tronc</u> en 1870	154
II	Le <u>Montréal-Champlain</u> en 1872	160
III	Le <u>Jonction-Montréal-Champlain</u>	164
IV	Le <u>Union-Jacques-Cartier</u>	171
V	Le <u>Jonction-Beauharnois</u>	174
VI	Le <u>Vermont-Central</u> en 1870	180
VII	Le <u>Montréal-Portland-Boston</u> (<u>Montréal-Ligne-Provinciale</u>)	191
VIII	Le <u>Canada-Atlantique</u>	203
IX	Le <u>Canadien-Nord-Québec</u>	225
X	Le <u>Grand-Nord</u> en 1900	230
XI	Le <u>Basses-Laurentides</u> en 1900	243
XII	Le <u>Québec-Lac-Saint-Jean</u> en 1900	260
XIII	Le <u>Colonisation-Montfort</u> en 1900	269
XIV	Le <u>Québec-Montréal-Sud</u>	275
XV	Le <u>Rive-Sud</u>	277
XVI	Le <u>Québec-Sud</u>	303
XVII	L' <u>Intercolonial</u> en 1900	317
XVIII	Les chemins de fer dans l'est du Québec à la fin du XIXe siècle	326
XIX	L'accès du <u>Pacifique-Canadien</u> à Montréal en venant de l'ouest	370
XX	Le <u>Québec-Montréal-Ottawa-Occidental</u>	379
XXI	Le <u>Atlantique-Nord-Ouest</u> en 1890	393
XXII	Le <u>Pacifique-Canadien</u> dans l'ouest du Québec à la fin du XIXe siècle	410
XXIII	Le <u>Sud-Est</u> original	448
XXIV	Le réseau du <u>Sud-Est</u> en 1882	454
XXV	Les raccordements du <u>Jonction-Lac-Champlain-Saint-Laurent</u>	457
XXVI	Le <u>Québec-Central</u>	460
XXVII	Quelques embranchements du <u>Pacifique-Canadien</u> dans le sud du Québec	483

TABLE DES SIGLES ET ABBREVIATIONS

ANQ	Archives nationales du Québec (à Québec)
ANQ Cdf tir	Archives nationales du Québec, Bureau des chemins de fer, tiroir
APC	Archives publiques du Canada
BHR	Business History Review
Cdf	Chemin de fer
CHAR	Canadian Historical Association. Report
CHR	Canadian Historical Review
CJEPS	Canadian Journal of Economics and Political Science
Com cdf	Comité des chemins de fer du Conseil privé
comm.	communication
DALQ	Débats de l'Assemblée législative du Québec
DCLQ	Débats du Conseil législatif du Québec
dir.	direct
DSC	Documents de la Session du Canada
DSQ	Documents de la Session du Québec
EHR	Economic History Review
Gr Tr Agr	Grand Trunk Agreements
indir.	indirect
invest.	investissement
JEH	Journal of Economic History
MSRC	Mémoires de la Société Royale du Canada
PUF	Presses universitaires de France
PUL	Presses de l'Université Laval
PUM	Presses de l'Université de Montréal
RHAF	Revue d'histoire de l'Amérique française
RHES	Revue d'histoire économique et sociale
RS	Recherches sociographiques
Sess Pap Can	Sessional Papers of Canada
telegr.	télégraphie à
tir	tiroir
transp.	transport
UTP	University of Toronto Press

BIBLIOGRAPHIE

I - LES SOURCES MANUSCRITES

(A) les Archives publiques du Canada (APC)

MG 24 E7

(photocopie) "Finding List of Canadian Railway Companies before 1915" (29p). Cette liste, qui contient le nom des compagnies et la date de leur constitution, a été compilée par l'"Association of American Railroads, Bureau of Railway Economics", de Washington (D.C.)

MG 27, I, vol 211: Papiers Caron: contiennent des états financiers du Québec-Lac-Saint-Jean.

RG 6 A4: vol 1 : Tracé Robinson (requêtes de 1868)

RG 6 G1: vol 2-5: Secrétariat d'Etat du Canada "Companies Branch, 1819-1867". Il s'agit d'un document de quatre pages énumérant toutes les compagnies canadiennes constituées avant 1867.

RG 19 D7

Ministère des finances

b: vol 2593: Railway Statements 1859-1898 (Intercolonial)

vol 2594: Railway Statements 1859-1878 (autres chemins de fer)

RG 30

le fonds du Canadien-National

Ce fonds est capital pour l'étude des chemins de fer canadiens: il contient des correspondances (pour le Grand-Tronc notamment), des procès-verbaux de compagnies, des livres de compte, des requêtes au Parlement, des livres d'actionnaires, des bilans financiers, des chartes de compagnies, des rapports d'ingénieurs, et enfin toute espèce de documents produits par des compagnies ferroviaires. Sont représentées dans ce fonds toutes les compagnies absorbées dans le réseau du Canadien-National. Pour faciliter la consultation de la bibliographie, nous avons regroupé les références au fonds RG 30 selon les compagnies.

le chemin de fer Basses-Laurentides

vol. 472 : The St. Lawrence, Lower Laurentian and Saguenay. Stock Certificate Book. (talons des certificats émis, pour 1883-1884, en français)

le chemin de fer Jonction-Beauharnois

- vol 303 : Beauharnois Junction Railway. Minutes of Board Meetings (pages non-numérotées; couvre la période 1887-1893)
- vol 304 : Beauharnois Junction Railway C^o. Stock Ledger (seulement une douzaine de pages remplies dans le registre)
- vol 305 : Beauharnois Junction Railway Company. Stock Transfer Book (seulement six transactions sont notées, en 1887)
- vol 306 : Beauharnois Junction Railway C^o. - Journal (une cinquantaine de pages remplies dans le registre; contient des bilans; couvre la période 1887-1902)

le chemin de fer Colonisation-Montfort

- vol 416 : La Compagnie de chemin de fer de Colonisation de Montfort. Minutes des Délibérations. (livre de procès-verbaux, tenu en français et couvrant la période d'août 1890 à 1895)

le chemin de fer du Grand-Tronc

(Cette partie du fonds RG 30 est extrêmement volumineuse, et compte 56 volumes uniquement pour les procès-verbaux du Grand-Tronc, sans parler des nombreux livres de comptabilité, de correspondances, etc. Il faudrait une armée de chercheurs pour dépouiller systématiquement ce fonds du Grand-Tronc dont le réseau couvre plusieurs Etats américains et plusieurs provinces canadiennes. Les sections que nous avons trouvées les plus utiles en rapport avec les chemins de fer québécois, sont celles qui contiennent les accords, traités, contrats, etc. entre le Grand-Tronc et les autres compagnies: cette sous-série des "Grand Trunk Agreements" (= Gr Tr Agr) est elle-même très volumineuse et embrasse toute la période de 1853 à 1923.)

- vol 1715: Grand Trunk Railway. Agreements (parties 1 à 4)
(quatre boîtes correspondance et notes de service touchant les comptes recevables du Grand-Tronc: notes au sujet des salaires des employés, de la tenue des livres, des changements de personnel, etc.)
- vol 1716: Grand Trunk Railway. Agreements (parties 1 à 3)
(trois boîtes: lettres et notes de service au comptable responsable du trafic)

- vol 1717: Grand Trunk Railway. Agreements (parties 1 à 3)
(trois boîtes: suite du volume 1716)
- vol 1718: Grand Trunk Railway. Agreements
(une boîte: suite des deux volumes précédents)
- vol 1751: Grand Trunk Railway Company of Canada. 41. Agreements Book Register 1895-1905 (grand registre, 201p., contenant une liste des accords signés par le Grand-Tronc avec quelques détails sur leur contenu)
- vol 2062: Grand Trunk. Agreements (2062-1 à 2062-13)
(treize boîtes d'un pied carré: contiennent des contrats, des traités, des conventions de trafic, etc. Il existe un index pour la consultation de ces documents: voir le prochain item)
- vol 2063: Canadian National Railway (Grand Trunk). Index to Agreements 1909-24, 1906-24, 1849-1924.
(Il s'agit d'un index à la masse de documents contenus dans les boîtes du volume 2062: l'original de cet index a été rendu au Canadien-National, mais les Archives Publiques en conservent une copie microfilmée: C 2094)
- vol 2208: Grand Trunk Railway System Agreements.
(gros cahier de feuilles écrites à la machine où sont résumés différents accords faits entre 1853 et 1919, et selon les régions. Plusieurs actes dont l'original se trouve au vol 2062 sont résumés ici.)
- vol 1990: Grand Trunk Railway Company of Canada. 141. Tissue Book 1884-1892. (volume de grand format, en papier-oignon, contenant une grande variété de documents: des états des recettes, des listes de titres obligataires, des copies de lettres, des tableaux statistiques, etc.)

le chemin de fer du Grand-Nord

- vol 1221-
1223: Minutes
(couvre la période 1883-1900)

le chemin de fer de l'Ile-de-Montréal

- vol 912 : Minute Book. Montreal Island Ry. Co. La Compagnie du chemin de fer de l'île de Montréal
(une douzaine de pages remplies dans le registre, plus une douzaine de feuilles volantes; couvre la période 1889-1892)
- vol 913 : The Montreal Island Railway Company. Stock Subscription Book
(né contient que deux noms)

le chemin de fer Jonction-Montréal-Champlain

- vol 417 : Montreal and Champlain Junction Railway Co'y — Minute Book (une soixantaine de pages remplies dans le registre, d'ailleurs reprises dans le volume 419)
- vol 418 : Minute Book. Montreal & Champlain Junction Railway Company (soixantaine de pages remplies: procès-verbaux des réunions d'actionnaires et les rapports annuels des directeurs après 1882)
- vol 419 : Minute Book — Montreal & Champlain Junction Railway Company (centaine de pages remplies: reprend en entier le texte du volume 417, y compris les coupures de journaux; contient les procès-verbaux des assemblées des actionnaires et des directeurs jusqu'en 1882, puis seulement celles des directeurs après 1882)

le chemin de fer de Lachine-Hochelaga

- vol 384 : Minute Book — Hochelaga & Lachine Railway Coy. (douzaine de pages utilisées dans le registre)
- vol 385 : Lachine & Hochelaga Railway Company. Stock Subscription Book (seulement deux pages utilisées)
- vol 386 : Lachine & Hochelaga Railway Co. Stock Ledger (seulement 14 pages du registre ont été remplies)

le chemin de fer Lac-Saint-Louis-Ligne-Provinciale

- vol 387 : Lake St. Louis and Province Line Railway Minute Book (1849-1851) (registre des procès-verbaux: quarantaine de pages remplies dans le registre)
- vol 388 : The Lake St. Louis and Province Line Railway Company. Stock Journal No. 1, 1851-1854
- vol 389 : The Lake St. Louis and Province Line Railway Company. Stock Ledger No. 1, 1851-1854
- vol 390 : The Lake St. Louis and Province Line Railway Company. Share Stock Ledger No. 1, 1851-1854.

le chemin de fer Montréal-Lachine

- vol 274 : Journal Register Book A for Transfer of Stock. M. & L. Railroad Company (contient, entre autres choses, une liste des souscripteurs)
- vol 275 : Stock Journal. Montreal and Lachine Rail-Road Company (une vingtaine de pages utilisées dans le registre)

le chemin de fer Montréal-Champlain

- vol 282 : The Montreal and Champlain Railroad Co. Minute Book No. 1 1857-1872

le chemin du Nord (1882-1885)

- vol 915 : Minutes. Cie du ch. de fer du Nord. The North Shore Railway Company (pages non numérotées; couvre 1882-1885)

le chemin de fer Québec-Richmond

- vol 461 : The Quebec and Richmond Railroad Company. List of subscribers to the Stock (une liste de souscripteurs)
 vol 462 : The Quebec and Richmond Railroad Company Share Certificate Book 1852

le chemin de fer Stanstead-Shefford-Chambly (SSC)

- vol 1382: Stanstead, Shefford and Chambly Railroad Company. 2. Minute Book No. 1 (procès-verbaux sur plus de 300 pages; couvre la période 1853 à 1950)
 vol 1383: Stanstead, Shefford and Chambly Railroad Company. 2. Minute Book 71 Draft 1934-1956 (feuilles polycopiées ou copies carbonées reliées dans un cahier)
 vol 1384: Stanstead, Shefford and Chambly Railroad Company. 3. Stock Ledger. 1854-1890 (malgré son titre, ce registre ne couvre de fait qu'une partie des années cinquante)
 vol 1385: Stanstead, Shefford and Chambly Railroad Company. 4. Meeting Papers 1863-1934 (liasses de papiers contenant des brouillons, des lettres, etc.)

le chemin de fer Témiscouata

- vol 1604: Témiscouata Railway Co. Minute Book (les procès-verbaux depuis le 3 décembre 1889 au 27 avril 1918, sur 195p.; les volumes 1605 et 1606 contiennent la suite des procès-verbaux jusqu'en 1950)
 vol 1608: sans titre (une chemise contenant quatre lettres au sujet des documents relatifs aux obligations émises le 3 août 1888, en 1890 et en 1897)
 vol 1609: sans titre (liasse de documents, comprenant le procès-verbal des réunions antérieures à 1889, une hypothèque pour garantir les obligations, etc)

le chemin de fer Union-Jacques-Cartier

- vol 375 : Minute Book of the "Union Jacques Cartier Railway Corp" Montreal (une dizaine de pages utilisées dans le registre, non numérotées)
- vol 376 : Jacques Cartier Union Railway Company Minute Book (les procès-verbaux de la compagnie; 71p,
- vol 377 : Jacques Cartier Union Railway Company. Minute Book No. 2 (22 pages remplies seulement)
- vol 378 : Jacques Cartier Union Railway Company. Stock Ledger (une vingtaine de pages remplies)
- vol 379 : Transfer Book. Jacques Cartier Union Railway Company (livres de formulaires pour les transports d'actions enregistrées dans le volume 378)
- vol 380 : Jacques Cartier Union Railway Coy. Six Per Cent Bond Register (cahiers des obligataires)

le chemin de fer du Vermont-Central

- vol 2285: Vermont Central Railroad Company \$500 obligation for 6 years — + 3 interest warrants, \$15 attached 1850 (une enveloppe contenant des obligations de \$500, et trois coupons)

les chemins de fer du Canadien-National

vol 2321, 2323, 2324

: Synoptical histories

(une histoire officielle de toutes les compagnies qui constituent le Canadien-National)

RG 43

Ministère des transports (anciennement: des chemins de fer et canaux)

RG 43 A1

: Records of the Railway Branch, (Ministère des chemins de fer et canaux)

(Contient les registres centraux de la correspondance du ministère des transports, section des chemins de fer, et des registres pour les contrats de subventions, les contracteurs, etc. Beaucoup de cette documentation se trouve, sous une forme ou l'autre, dans les Documents de la Session du Canada. Des index permettent de repérer les documents voulus.)

A 2 b

Unnumbered Correspondance and Documents, 1882-1927
(d'un intérêt particulier, dans ce groupe, les archives de la compagnie du Pont de Québec, volumes 28 à 30)

A 3

Records of the Chief Engineer, Railway Branch, 1879-1936

(les archives du bureau des ingénieurs fédéraux des chemins de fer)

RG 46

Commission canadienne des transports

Nous devons à l'obligeance de Monsieur Carl Vincent d'avoir pu consulter ce fonds qui n'était pas classifié au moment où nous l'avons dépouillé. Après le fonds RG 30, celui-ci est la collection la plus utile parmi les archives du gouvernement fédéral. La Commission des transports n'est constituée qu'en 1903 (et mise sur pied en 1904), mais on trouve dans RG 46 les archives de l'organisme qui l'a précédée, le Comité des chemins de fer du Conseil privé. Dans ce fonds très riche, on trouvera les séries suivantes:

- 1) les rapports annuels des compagnies (vol 1-318)
(les rapports annuels des compagnies à partir desquels le Rapport statistique annuel du ministre responsable des chemins de fer est publié: voir l'appendice au rapport du ministre, dans les Documents de la Session)
- 2) les archives de la Commission canadienne des transports
(une série de 23 grosses boîtes)
- 3) les archives du Comité des chemins de fer du Conseil Privé
(une série de 15 grosses boîtes: elles contiennent des procès-verbaux de séances, des requêtes, des décisions du comités, de la correspondance, etc.)
- 4) les registres de la correspondance:
Journal of the Railway Committee of the Privy Council
(12 volumes, plus un treizième d'index; registre de toute la correspondance jusqu'en 1893; les originaux ou des copies de cette correspondance se trouvent dans les boîtes de l'item précédent)

- 5) les procès-verbaux du comité des chemins de fer:
Minutes Book. Railway Committee of the Privy Council

(le premier volume a disparu, mais les volumes 2 à 5, et un sixième volume d'index sont disponibles)

RG 68

Registraire général (existe avant 1867, mais réapparaîtra en 1964)

(B) le Ministère de la consommation et des corporations

Dans le Ministère de la consommation et des corporations se trouvent les dossiers du Registraire général du Canada. Pour la période 1867-1899, par exemple, il existe trois boîtes qui contiennent des baux, des hypothèques, des actes de vente, etc. que les compagnies de chemin de fer déposaient auprès du registraire général. Les documents sont classés par ordre chronologique, et chacun porte aussi un numéro de série.

(C) les Archives nationales du Québec (à Québec) (ANQ)

groupe PQ : Province de Québec

série C : Commissions royales d'enquête

C 5 : Commission sur le chemin de fer de la Baie des Chaleurs, présidée par le juge Louis-A. Jetté, 1891
 (quatre cartons, contenant la correspondance, les comptes, les dépositions des témoins, etc dans cette affaire)

C 7 : Commission sur la construction du chemin de fer entre Montréal et Sorel, composée de MM. P.-B. Casgrain, D. Parizeau, G.W. Stephens, 1892
 (cinq cartons: registre des procédures, interrogatoires, sommations, exhibits, etc.)

série SP : Conseil exécutif

Comité des chemins de fer (du Conseil exécutif)
 (1870-1909)

(quatre registres: deux plus gros pour les procès-verbaux du comité, et deux plus petits qui sont des index aux deux premiers)

série TP : Travaux Publics : Bureau des chemins de fer

A la fin du XIXe siècle, le Ministère des travaux publics et de l'agriculture contient le Bureau des

chemins de fer: cet organisme surveille la qualité des chemins de fer, les normes de construction, assure la sécurité du public. Il recommande aussi le paiement des subventions. Avec les fonds RG 30 et RG 46, ce fonds provincial du Bureau des chemins de fer est capital pour l'étude des chemins de fer québécois durant notre période: il contient une très riche documentation composée de nombreuses requêtes, de plaintes contre les compagnies par des fournisseurs ou des ouvriers non payés, des lettres, des télégrammes, des rapports d'inspection par les ingénieurs, des copies d'arrêtés-en-conseil, etc. Toute cette documentation (pliée comme une lettre, et rangée debout, par paquets) est conservée dans des tiroirs métalliques au nombre de 133. Nous avons dépouillé ce fonds au complet, en excluant cependant les éléments suivants: les chemins de fer construits après 1896, le Baie-des-Chaleurs (dont une bonne partie de la documentation est publiée dans le rapport de la Commission royale d'enquête), le Québec-Montréal-Ottawa-Occidental (pour la même raison et parce qu'il existe une thèse de B. Young sur ce chemin de fer), et le Québec-Lac-Saint-Jean (parce qu'une thèse a déjà présenté l'histoire de cette compagnie)

Dans notre thèse, la référence à ce fonds est donnée ainsi: ANQ Cdf tir..., suivie d'un numéro qui indique le tiroir où se trouve le document.

Atlantique-Nord-Ouest: tiroir 17

Atlantique-Lac-Supérieur: tiroirs 40, 42, 43,
44, 45, 46

Assomption: tiroir 55

Arthabaska-Wolfe: tiroir 76

Baie-des-Chaleurs: tiroirs 39, 41, 54, 58, 59,
60, 61, 62, 63, 64

Brandon-Sainte-Émilie: tiroir 76

Basses-Laurentides: tiroir 103

Blandford: tiroir 76

Berthier (embranchement de): tiroir 21

Canada-Central: tiroir 24

Comtés-Unis: tiroirs 48, 49, 50

Canada-Atlantique: tiroirs 65, 66, 67
Colonisation-Montfort: tiroir 73
Cap-de-la-Madeleine: tiroir 76
Chateauguay-Nord: tiroir 85
Comté-Drummond: tiroir 90
Canadien-Nord: tiroirs 102, 119, 120
Cap-Rouge-Saint-Laurent: tiroir 129
Colonisation-Nord: tiroir 130
Frontière-Québec: tiroir 114
Grand-Oriental: tiroirs 14, 15, 16, 91
Grand-Tronc: tiroir 53
Grand-Nord: tiroirs 102, 103, 117, 118, 119,
120, 96
Hereford: tiroirs 87, 108, 53
International: tiroir 27
Intercolonial: tiroir 75, 53
Ile-de-Montréal: tiroir 75
Interprovincial (Pont): tiroir 75
Jonction-Pontiac-Pacifique: tiroirs 8, 9
Jonction-Lac-Champlain-Saint-Laurent: tiroir 24
Jonction-Montréal-Cité-d'Ottawa: tiroir 75
Jonction-Napierville: tiroir 75
Jonction-Beauharnois: tiroir 116
Joliette-Brandon: tiroir 53
Lotbinière-Mégantic: tiroir 13
L'Assomption: voir à Assomption
Lachine-Hochelaga: tiroir 93

Leeds-Ganton-de-l'Est: tiroir 93
Lachute-Saint-André: tiroir 117
Lac-Saint-François: tiroir 88
Montréal-Portland-Boston: tiroirs 20, 26, 35, 55
Montréal-Occidental: tiroir 47
Montréal-Sorel: tiroir 84
Montagne-Orford: tiroirs 69, 70, 71, 95
Maskinongé-Lac-Nipissing: tiroir 89
Montréal-Ottawa: tiroir 106
Montréal-Lac-Maskingongé: voir Joliette-Brandon
Montréal (Pont de): tiroir 131
Montréal-Chambly-Sorel: tiroir 26
Montréal-Colonisation-Nord: tiroir 74
New-York-Central: tiroirs 68, 109
Nord (chemin de fer du): tiroir 126
Ontario-Québec: tiroir 38
Pacifique-Canadien: tiroirs 5, 20, 21, 28, 29,
35, 55, 116, 23, 24, 25,
27, 30
Philipsburg-Farnham-Yamaska: tiroir 24
Philipsburg: tiroir 51
Plessisville-Lac-Noir: tiroir 92
Pointe-Bisson: tiroir 92
Péninsule-Gaspé: tiroir 92
Pontiac-Ottawa: tiroir 92
Pontiac-Renfrew: tiroir 92
Portage-du-Fort-Bristol: tiroir 105

Piles (embranchement des): tiroir 21

Québec-Montréal-Ottawa-Occidental: tiroirs 2, 3,
4, 6, 7, 22,
126, 41

Québec-Oriental: tiroirs 13, 72, 128

Québec-Montréal-Sud: tiroirs 50, 82

Québec-Nord: tiroir 57

Québec-Baie-James: tiroir 72

Québec-Boston-Air-Line: tiroir 72

Québec-Lac-Huron: tiroir 72

Québec-Central: tiroirs 77, 78, 79, 80, 38(sic)

Québec-Sud: tiroirs 82, 50

Québec-Lac-Saint-Jean: tiroirs 96, 97, 98, 99,
100, 101

Québec-Montmorency-Charlevoix: tiroirs 122, 123

Québec-Nouveau-Brunswick: tiroir 128

Québec-Gosford: tiroir 96

Québec (Pont de): tiroir 52, 56

Richelieu-Drummond-Arthabaska: tiroir 52

Richelieu-Lac-Memphrémagog: tiroir 74

Rive-Sud et tunnel: tiroir 74

Rive-Sud: tiroirs 82, 115

Sud-Est: tiroir 25

Seigneurie-Papineau: tiroir 34

Saint-Gabriel-Brandon: tiroir 34

Stanstead-Shefford-Chambly: tiroir 81

Saint-Laurent-Nord-Ouest: tiroir 86

Saint-Laurent-Adirondack: tiroirs 68, 109

Sud-Ouest: tiroir 109
 Saint-Jean-Sorel: tiroir 112
 Saint-Chrysostôme: tiroir 112
 Saint-André-Lachute: tiroir 117
 Saint-Laurent-Cap-Rouge: tiroir 129
 Saint-Lin (Laurentides): tiroir 21
 Témiscamingue: tiroirs 57, 37
 Transcanada: tiroir 72
 Témiscouata: tiroir 124
 Union-Jacques-Cartier: tiroir 110
 Vallée-Gatineau (Ottawa-Nord-Occidental):
 tiroirs: 32, 33
 Vallée-Massawippi: tiroir 68
 Vallée-Missisquoi: tiroirs 69, 70, 71
 Vermont-Central: tiroir 81
 Vaudreuil-Prescott: tiroirs 106, 107
 Vallée-Est-Richelieu: tiroir 127
 Vallée-Rivières-Noire-Missisquoi: tiroir 29
 Waterloo-Magog: tiroir 81

En plus, certains autres tiroirs contiennent des documents généraux, des rapports d'ingénieurs, des circulaires, des réclamations diverses contre le gouvernement. Comme il n'existe pas d'inventaire détaillé on est plus ou moins condamné à consulter chaque document pour savoir s'il contient des renseignements utiles. Les documents sont généralement attachés par liasses, recouvertes d'une feuille surchargée de notes et résumant le contenu de la liasse.

II - LES SOURCES IMPRIMEES

A - les gouvernements

1) le gouvernement du Québec

Statuts du Québec, 1868-1900 (publiés après chaque session)
(contiennent notamment les lois constituant les compagnies ferroviaires ou amendant ces lois, le budget annuel de la province, des listes de subventions aux compagnies de chemins de fer)

Débats du Parlement provincial. Ces débats existent pour presque toute la période étudiée.

HAMELIN, Marcel (comp.), Assemblée nationale du Québec. Débats de l'Assemblée législative, Québec, Journal des Débats. Ils existent pour les trois premières Législatures (1867-1878).

DESJARDINS, G.-Alphonse, Débats de la Législature Provinciale de la Province de Québec, Québec, 1879 et années suivantes jusqu'en 1892 (15 volumes). Publiés successivement par G.-Alphonse Desjardins (1879-1881), par Alphonse Desjardins (1882-1889), par N. Malenfant (1890-1892). Jusqu'en 1887, on publie à la fois des débats de l'Assemblée législative et du Conseil législatif, puis de 1887 à 1892, on ne publie que ceux de l'Assemblée

ROULEAU, C.-E., Débats du Conseil Législatif, Québec, L.J. Demers (1887-1890) puis L. Brousseau (1891-1895) 1887 à 1895.

Documents de la session du Québec (1869-1910) (DSQ)

A la fin de chaque session est publié un ensemble de documents d'une grande richesse. Cette documentation comprend notamment les rapports annuels des ministères, divers rapports d'organismes publics ou semi-publics, des rapports statistiques ou d'enquêtes, différents documents qu'on a pu faire imprimer à la demande de l'Assemblée législative, etc. Plus particulièrement, nous avons utilisé le rapport annuel du Commissaire de l'agriculture et des travaux publics (de 1867-68 à 1885-87) et celui du Commissaire des travaux publics de la province de Québec (de 1887-88 à 1900-1901), où se trouvent aussi des appendices relatifs aux chemins de fers subventionnés. On trouvera une liste complète des documents de la session portant sur les chemins de fer dans A. Beaulieu, J.-C. Bonenfant et Jean Hamelin, Répertoire des publications gouvernementales du Québec 1867-1964, Québec, 1968, p. 465-471.

Commissions royales d'enquête

Durant notre période, deux grandes commissions royales d'enquête ont siégé et réuni une imposante somme de documents: la première s'est intéressée au Québec-Montréal-Ottawa-Occidental et la seconde au Baie-des-Chaleurs.

Commission royale. Enquête concernant le Chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, Québec, Par ordre de la législature, 1887, 4 volumes.

Chemin de fer de la Baie des Chaleurs. Dossier officiel complet. Correspondance officielle entre son honneur le Lieutenant-Gouverneur et Monsieur Mercier, premier ministre, Québec, Imprimerie Belleau et Cie, 1891, 67p.

Commission royale. Enquête sur l'affaire du chemin de fer de la Baie des Chaleurs. Rapports des commissaires, précédés de la commission, déposition des témoins, etc..., Québec, Israel Turcot, 1892, CLXXVIIIp.

Commission royale. Enquête dans l'affaire du chemin de fer de la Baie des Chaleurs. Rapports des commissaires, Québec, Israel Turcot, 1892, 1072p.

Commission royale. Affaire du Chemin de Fer de la Baie des Chaleurs. Procès verbaux des séances et dépositions des témoins, Québec, Dussault & Proulx, 1891, 1072p.

Autres documents

PETERSON, P.A., Report concerning the Québec, Montreal, Ottawa and Occidental Railway, 1880, Québec, Charles-François Langlois, imprimeur de la Reine, 1881, 88p.

Premier rapport du comité spécial chargé de s'enquérir de la possibilité de continuer le chemin de Gosford jusqu'au Lac Saint-Jean (1869), dans Journal de l'Assemblée Législative du Québec 3, 1869-1870, appendice no 2, 3p.

Copies des documents ayant rapport à la commission du chemin de Québec, Montréal-Ottawa et Occidental, Québec, 1879, 915p.

Rapport concernant le Chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, Québec, Charles-François Langlois, imprimeur de la reine, 1881, 120p. + cartes

Rapport des commissaires du Chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental sur les opérations de la commission et l'étendue et la nature des travaux exécutés jusqu'au 1er décembre 1877, Québec, Léger Brousseau, 1878, 92p. + cartes.

2) le gouvernement du Canada

Statuts du Canada, 1867-1900. (publiés après chaque session)
(lois constituant les compagnies ou amendant ces chartes,
lois des subventions)

Débats du Parlement fédéral

Débats de la Chambre des Communes du Canada (1875-1900).

Débats du Sénat du Canada (1875-1900)

Documents de la session (DSC)

Publiés à la fin de chaque session du Parlement fédéral, ils contiennent une grande variété de documents, et surtout le rapport annuel du Ministre des travaux publics (de 1867-1879, il a la responsabilité des chemins de fer), et le rapport annuel du Ministre des chemins de fer et canaux (1879-1910). A partir de 1875, les compagnies ferroviaires doivent présenter un rapport statistique annuel.

Recensements du Canada

Publiés tous les dix ans: 1871, 1881, 1891, 1901, en plusieurs volumes.

Commissions royales d'enquête

Plusieurs commissions royales fédérales ont enquêté sur des questions relatives aux chemins de fer, mais la plupart n'ont qu'un intérêt marginal pour le Québec. On peut signaler surtout:

Rapport de la Commission Royale, nommée par Commission sous le Grand Sceau du Canada portant la date du Quatorzième jour d'Août, A.D. 1873, dans Journaux du Sénat du Canada vol 7, 2e session, le Parl., 1873, appendice 1, 227p.
(sur le scandale du Pacifique)

Report of the Royal Commission on Railways, with Appendices.
Ottawa, Printed by MacLean, Roger & Co, 1888, 41p. (Commission Galt)

Report of the Royal Commission on the Relations of Labour and Capital in Canada, Ottawa, 1889.

Report of the Royal Commission to inquire into railways and transportation in Canada, Ottawa, King's Printer, 1917, cv-86p.
(Rapport Drayton-Acworth)

Royal Commission on Railways and Transportation, 1931-32, Ottawa, King's Printer, 1932, 115p. (Rapport Duff)

B - les périodiques de la période

Bradshaw's Shareholders Guide, Railway Manual and Directory for 1853, Edited by J. Edwards Esq. Secretary of the Manchester Stock Exchange Londres, 1853. Annuel. Nous avons dépouillé 1853-1900.

Canada, Annuaire du Canada, Ottawa, 1885-1900. Annuel

The Monetary and Commercial Times, Insurance Chronicle, Toronto. Hebdomadaire (nous avons utilisé: 15 août 1867-1900)

Herepath's Railway and Commercial Journal. Londres. Hebdomadaire. Nous avons utilisé: 1870-1900.

MORGAN, H.J., The Dominion Annual Register. 1876-1886.

POOR, Henry Varnum, Manual of the Railroads of the United States for 1868-69, showing their mileage, stocks, bonds, cost earnings, expenses and organizations; with a sketch of their rise, progress, influence, & c. together with an Appendix, containing a full analysis of the debts of the United States, and of the several States, New-York, H.V. + M.W. Poor, 1868, 442p. Annuel. Nous avons consulté 1868-1900. Chaque volume contient une section sur le Canada.

Québec, Bureau de la Statistique. Annuaire du Québec/Quebec Year Book. Québec. Annuel. 1914-

The Railway Times. Londres. Hebdomadaire. Nous avons utilisé: 1870-1900.

C - les brochures de la période (par ordre chronologique)

Report of the provisional committee of the Atlantic and St. Lawrence Railroad, appointed 2nd October, 1845, at Halifax. Shewing that the Line suggested from Halifax, via Truro and Cumberland, is best adapted for Connecting the Provinces of British North America. With a Map, Halifax, Gossip & Coade, 1845, 32p. + carte.

SIMPSON, J., Preliminary Report on the projected Railway between the ports of Halifax and Quebec, Montréal, 1847, 22p.

Anonyme, The St. Lawrence and Atlantic Railroad, its position as a private undertaking and advantages as a natural work, Montréal, 1849, 15p.

KEEFER, Thomas C., Philosophy of Railroads, published at the request of the directors of the Montreal and Lachine Railroad, (3e édition), Montréal, 1850, 39p.

St. Lawrence and Atlantic Railway. Report on its influence upon the Trade of the St. Lawrence, Montréal, 1849.

Report of the Directors of the Montreal and Lachine Railroad Company (1850), Montréal, 1851, 1p.

Report of the Committee on the Montreal and Kingston section of the Canada Grand Trunk Railway, Montréal, 4 mars 1851, 16p. + carte.

MORTON, A.C., Report on the Surveys of the Quebec and Richmond railways, Québec, 1851, 18p.

SERRELL, C.E. (William), Report on a Railway Suspension Bridge over the River St. Lawrence, near Quebec, made for the City Council, by order of N.F. Belleau, Esq., mayor of Quebec, Québec, 1852, 67p.

Prospectus du chemin de fer de Montréal et Bytown, Montréal, 1853, 23p.

KEEFER, Thomas C., Report on survey for the Railway Bridge on the St. Lawrence at Montreal, surveyed in 1851-52, Montréal, 1853.

MORRIS, Alex., The Railway clause consolidation acts of Canada, with an index, Montréal, 1853.

Rapport des directeurs et du principal ingénieur de la Compagnie du chemin de fer de la Grande Jonction du St. Laurent et de l'Outaouais, 9 mai 1853, Montréal, 1853, 56p.

Schedule of the Several Companies incorporated for the construction of Railways in Canada, Québec, 1853.

BOXER, F.N., Rapport de l'Ingénieur en chef sur l'étude de la ligne du chemin de fer de Québec et du Saguenay, Québec, 1854, 68p.

North Shore Railway, Report of the Chief Engineer on the survey of the N.S.R. and of directors on the proper sources of the same, Quebec, 1854, 54p.

Champlain & St. Lawrence and Montreal & New York Rail-Roads. Statement of Presidents, Montreal, April 2nd, 1855, Montréal, 1855, 16p.

Certain Papers connected with the affairs of the Grand Trunk Railroad Company of Canada, Québec, 1855, 66p.

Counter Statement of the Plattsburg and Montreal Railroad Company, Montréal, 1855, 29p.

Report. Of the Committee appointed to enquire into the transactions of the Montréal and Bytown Railway Company, prepared by Mr. Loranger, by order of the Committee, and unanimously adopted, dans Journal of Legislative Assembly of Canada, Appendice 66, vol 14, no 6, 1856, non-paginé.

Montreal in 1856. A sketch prepared for the celebration of the opening of the Grand Trunk Railway of Canada, by a sub-committee of the Celebration Committee, Montréal, 1856, 51p.

Arguments in favor of the Ottawa and Georgian Bay ship canal; the shortest, safest, cheapest route..., Ottawa, 1856, 43p.

Report. The Special Committee appointed to inquire and report as to the condition, management, and prospects of the Grand Trunk Railway Company, have the honor to report: , dans les appendices du Journal of the Legislative Assembly, vol 15, no 3, 1857, non-paginé.

LEGGE, Chalres E., A glance at the Victoria Bridge and the men who built it, Montréal, 1860, 153p.

PARE, William, Grand Trunk Railway of Canada. Letter of application and testimonials in his favour as a candidate to be placed on the proposed commission to enquire in Canada, March, 1861, s.l. 1861, 26p.

BROWN, Thomas Storrow, A history of the Grand Trunk Railway of Canada. Compiled from public documents, Québec, 1864, 100p.

Grand Trunk Railway. Letter from Mr. Brydges in regard to the trade between Canada and the Lower provinces, Montréal, 1866, 16p.

Intercolonial. Le chemin de fer Intercolonial de Québec à Halifax, Québec, 1867, 32p.

Intercolonial. Railway in connection with a Harbour at Rimouski, Rimouski, 1869, 13p.

The North Shore Railway: the St. Maurice railway: the Canada central railway — Opinions of eminent legal council, Québec, 1870, 18-39p. + cartes.

The North Shore Railway: its legal and financial basis, etc., Québec, 1870, 38-XVIIIp, + cartes.

North Shore Railway Co., of Canada -- Contract with Sam'l Keith & Company, s.l.s.d. [1872], 24p.

SEYMOUR, S., North Shore Railway of Canada. Engineer's report on location and construction, s.l.s.d. [1872] 17p + carte.

SEYMOUR, S., Report in relation to the past history, present condition, and future prospects of the North Shore Railway of Canada, Québec, 1873, 51 + 16p. + carte.

YOUNG, John, North Shore Railway. A brief sketch of its commercial relations and financial prospects, s.l.s.d. [1872?], 13p.

BEAUBIEN, Louis, Les chemins de fer. Nos communications avec l'ouest, s.l.s.d., 40p.

LANGELIER, J.-C., La nécessité et la possibilité d'un chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean, Québec, Le Canadien, 1873, 30p.

RUSSELL, Willis, North Shore Railway. To the Committee on claims appointed by the board of Directors, Québec, 1873, 17p.

Levis and Kennebec Railway. Prospectus, Québec, 1873, 32p.

The Montreal Northern Colonization Railway Co. The Charter. Provincial and Federal Laws. Judicial Decisions, Montréal, 1873, 148p.

LEGGE, Charles, Montreal Northern Colonization Railway Co. Report of Exploration from Deep River to the Georgian Bay, Montréal, 1874, 24p. + carte.

Charter and By-Laws of the Central Vermont Railroad Company, 1874, Saint-Albans, Advertiser Print, 1874, 17p.

SEYMOUR, S., North Shore Railway. Report of the chief engineer upon the "Quebec Railway Aid Act of 1874". February 5th, 1874, s.l.s.d. [1874], 10 + 18p.

ALLAN, Hugh, "The Times" and its correspondents on Canadian railways, Londres, 1875.

ANGERS, M., Discours relatif à la construction du chemin de fer du Nord, Québec, 1875, 23p.

BAILLARGE, Charles, Supplementary report of the Quebec Corporation engineer of the North Shore Railway, presented Feb., 1875, s.l.s.d. [1875], 14p.

Prospectus of the Quebec and Lake St. John railway, Quebec, 1875, 54p. + carte.

* Railway Routes from Montréal. Mr. Bermister's Reports on the Surveys, Montréal, 1875, 40p.

SEYMOUR, S., N.S.R. Review by the chief engineer of the reports made by the Government engineer, respecting the character of the road, s.l.s.d. [1875], 20p.

SEYMOUR, S., Grand Trunk versus North Shore. A review of the Grand Trunk Railway Company's protest against the construction of the North Shore line by the Provincial Government. Dec 6, 1875, s.l.s.d. [1875?], 15p.

SEYMOUR, S., North Shore Railway. Report of the chief engineer upon the situation. March 4, 1875, Québec, 1875.

SEYMOUR, S., N.S.R. Some reasons why, etc., by the consulting engineer. Nov. 12, 1875, s.l., 1875, 20p.

SEYMOUR, S., N.S.R. The chief engineer against the president. April, 1875, s.l.s.d. [1875]

SEYMOUR, S., N.S.R. Historical Review of the Government standard, by the engineer-in-chief. April 6, 1875, s.l.s.d. [1875], 104p.

North Shore Railway. — Legal proceedings — Seymour versus McGreevy. Agreement of August 18th, 1875, Québec; 1876-1877, 62p.

SEYMOUR, S., North Shore Railway. A Statement of facts, Québec, 1876, 19 + 8 + 17p.

YOUNG, John, The origin of the Victoria Bridge, Montréal, 1876, 30p.

SCOTT, Charles A., Le chemin de fer de Lévis et Kennebec et ses embarras, Québec, 1877, 34p.

LAROCHELLE, Louis-Napoléon, Chemin de Lévis à Kennebec, Réfutation de la brochure de C.-A. Scott, Québec, 1877, 67p.

SEYMOUR, S., North Shore Railway. Foundations in deep water. s.l.s.d., 43p.

Q.M.O. & O. Correspondance, soumissions et autres documents se rattachant à l'affermage et à la vente du chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa & Occidental, s.l.s.d., [1879?], 51p.

SEYMOUR, S., The railway policy of the Government of Quebec, Québec, 1878, 41p.

Q.M.O. & O. Rapport des commissaires du chemin de fer de Q.M.O. & O. sur les opérations de la commission, et l'étendue et la nature des travaux exécutés jusqu'au 1er déc. 1878, s.l.s.d., [1879?], 92p. carte.

Report of the commissioners of the Q.M.O. & O. Railway on the operations of the Commission to the 1st Dec., 1877, Québec, 1878, 90p. + cartes.

Correspondance entre le gouvernement provincial et les municipalités de Québec et de Montréal, Québec, 1878, 12p.

PILKINGTON, W., Quebec Railway and Harbour Works, No 1, Québec, 1879.

Q.M.O. & O. Rapport pour les six mois finissant le 28 février 1879, s.l., 1879, 12p.

Quebec, Montreal, Ottawa and Occidental Railway. Western Division. Six Months report ending 28th Feb. 1879, Montréal, 1879.

Rapport de l'exploration du chemin de fer St-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay, Trois-Rivières, Imprimerie du Journal des Trois-Rivières, 1880, 12p.

SHANLY, Walter, Rapport au sujet de l'affaire Duncan Macdonald entrepreneur de la Section Ouest du Chemin Q.M.O. & O. et le Gouvernement de la Province de Québec. s.l., 1879, 22p.

Correspondance between the government of Canada and the directors of the Quebec and Lake St. John Ry. Co., s.l., 1880, 20p.

SHANLY, Walter, The South Shore Railway and Tunnel Company, Montréal, 1880, 6p.

Q.M.O. & O. Report concerning the Quebec, Montreal, Ottawa & Occidental Railway, 1881, Québec, 1881, 131p.

LANGELIER, J.C., Le chemin de fer du Q.M.O. et O. Administration de M.L.A. Sénécal. Discours prononcé dans la Législature de Québec, 1881, 41p.

Quebec, Montmorency and Charlevoix Railway. A sketch of the scheme, etc., Trois-Rivières, 1881, 40p.

La Compagnie Québec-Lac-Saint-Jean. Le chemin de fer du Lac Saint-Jean, Québec, 1882, 24p.

CHAPLEAU, J.A., Discours en proposant la vente du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa, et Occidental à l'Assemblée Législative, Québec, 1882, 48p.

Q.M.O. & O. Statements prepared by the Provincial treasurer with reference to the sale of the Q.M.O. & O. Railway, Québec, 1882, 21p.

ARMSTRONG, C.N., Canada and its Resources, Londres, Effingham Wilson, 1883.

Detailed statements of the Railway Companies' Authorized Grants, Québec, 1883.

BAILLARGE, Charles, Rapport de l'ingénieur de la Cité de Québec, Chemin de fer du Lac Saint-Jean, Québec, 1884, 13p.

LANGEVIN, Hector, STEPHEN, George et SENECAI, L.A. Une question de véracité; correspondance...sur l'achat du chemin de fer du Nord, s.l.s.d. [1884], 23p.

SHEHYN, Joseph, Railways versus Water-Courses. A Paper read before the Quebec Board of Trade by the President, Jos. Shehyn, Esq., M.P.P., on the 20th Nov., 1883, Québec, 1884, 126p.

Le chemin de fer des Cantons du Nord, s.l. 1884.

"Un ami du progrès", Chemin de fer du St-Laurent, des Basses-Laurentides et du Saguenay, Trois-Rivières, 1885, 15p.

BAILLARGE, Charles, Rapport de l'Ingénieur des ponts et chaussées sur la 3ème section Chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, Québec, 1883, 11p.

BAILLARGE, Charles, Rapport de l'Ingénieur de la Cité sur la 5ème section du Chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean, Québec, 1885, 5p.

LIGHT, A.L., Report upon the shortest line from Montreal to Halifax, with map, Québec, 1885.

Pen and pencil sketches of the Quebec Central Railway: The New Short Line and Favorite Summer Travel Route between all points in the United States and Quebec, The Saguenay River, and the Maritime Provinces, Québec, 1886, 19p. + carte.

BUIES, Arthur, Sur le parcours du chemin de fer du Lac St-Jean. Conférence, Québec, 1886, 40p.

FAUCHER DE SAINT-MAURICE, N.-H.-E., Le chemin de fer projeté des comtés du Sud, Dorchester, Bellechasse, Montmagny, l'Islet, Kamouraska. Discours, Québec, 1886.

BUIES, Arthur, Sur le parcours du chemin de fer du Lac Saint-Jean. Deuxième conférence faite à la salle St-Patrick, le 28 avril 1887, Québec, 1887, 42p.

LIGHT, A.L., Detailed Report. Temiscouata Railway; Quebec, 1887.

DRUMMOND, A.T., Railway Accidents, Montréal, 1888.

Société de colonisation du lac Témiscamingue, Colonisation du lac Témiscamingue et du lac Kippewa par la Société de colonisation du lac Témiscamingue et du lac Kippewa sous le haut patronage de Mgr L'Archevêque et Mgr L'Evêque de Pontiac, Ottawa, Ministère de l'Agriculture du Canada, 1888, 48p.

Mémoire à Son Excellence le Gouverneur Général en Conseil, sur le chemin de fer de la rive Sud, s.l.s.d. [1889], 8p.

RAYMOND, A.C., The relations between American and Canadian railways.
s.l.s.d., 1889.

Rapport annuel de la Chambre de Commerce du District de Montréal,
Montréal, 1889.

LANGELIER, Charles, Report respecting section K of the Bay des
Chaleurs Railway Company, Québec, 1890.

Agreements between the Grand Trunk Railway Co., and the Montreal &
Ottawa Railway Company of Canada Dated December 31st, 1890;
s.l. 1890, 27p.

Reply of the Baie des Chaleurs Railway Company to the Report of the
Special Commissioner, Mr. Charles Langelier dated the 26th
February 1890, respecting the Company and its Contractors,
Québec 1890, 15p.

Chemin de fer de la Baie des Chaleurs, Dossier officiel complet.
Correspondance officielle entre son honneur le lieutenant-
gouverneur et M. Mercier, Premier ministre, Québec, 1891, 67p.

7 Memorial of the Chaudière Valley to the directors shareholders, and
holders of the debentures. Québec Central R.R. Company in
London, England, May 15th 1891, s.l. 1891.

POOR, Laura Elizabeth, The First International Railway, Toronto
[ca.1892].

Quebec, Montmorency and Charlevoix R. Rules and Regulations for the
guidance of employees and others, to take effect May 1st, 1892,
Québec, 1892, 147p.

2 Q.M. & C. R. To the Shrine of St. Anne de Beaupré, near Québec,
Québec, 1892, 48p.

BAILLARGE, Charles, La Baie d'Hudson. Exploration proposée de ses
ressources de terre et de mer. Nouvelle colonie. Chemin de
fer pour s'y rendre, Joliette, 1893, 42p.

FLYNN, E.J., Chemins de fer dans la province de Québec, Québec, 1897,
91p.

III - LES INSTRUMENTS DE RECHERCHE

A - les bibliographies

- AUBIN, Paul, LINTEAU, P.-A. et THIBAUT, H.P. (dir.), "Bibliographie d'histoire de l'Amérique française (publications récentes)" dans RHAF, dans chaque numéro depuis le vol 21(1), juin 1967.
- BEAULIEU, A., BONENFANT, J.-C. et HAMELIN J., Répertoire des publications gouvernementales du Québec, 1867-1964, Québec, Imprimeur de la Reine, 1968, 554p.
- BEAULIEU, André, HAMELIN, Jean et BERNIER, Benoit, Guide d'histoire du Canada, Québec, PUL, 1969, 540p.
- BEAULIEU, André, MOREL, William F.E., et al., La province de Québec, Toronto, UTP, "Histoires locales et régionales canadiennes des origines à 1950", (c. 1971), xxvii-408p.
- BLISS, Michael, "Business and Economic History", dans L.J. Granatstein et Paul Stevens (ed.), Canada since 1867. A Bibliographical Guide, Toronto, Hakkert, 1974, p. 57-73.
- Canada. Archives publiques, Catalogue of Pamphlets in the Public Archives of Canada, Ottawa, Imprimeur du roi, 1931. (vol. I: 1493-1877, vol. II: 1878-1931)
- DIONNE, N.-E., "Inventaire chronologique des livres, journaux et revues publiés (sic) dans la province de Québec de 1764 à 1904", dans MRSC 2e série, vol XX, volume supplémentaire, Ottawa, 1905, 175p.
- DIONNE, N.-E., "Inventaire chronologique des livres, journaux et revues de langue anglaise publiés dans la province de Québec 1764-1907", Québec, 1907, 228p.
- DUROCHER, René et LINTEAU, Paul-André, Histoire du Québec. Bibliographie sélective (1867-1970). Edition préliminaire, Trois-Rivières, Éditions Boréal-Express, 1970, 189p.
- FOHLEN, Claude, L'Amérique anglo-saxonne de 1815 à nos jours, Paris, PUF, "Nouvelle Clio" 43, 1969, 384p.
- GAGNON, Philéas, Essai de bibliographie canadienne. Inventaire d'une bibliothèque comprenant imprimés, manuscrits, estampes, etc. relatifs à l'histoire du Canada et des pays adjacents avec des notes bibliographiques, Tomes I et II, Québec, 1895, x-711p. et Montréal, 1913, xiii-462p.
- LEWIS, Grace, Bibliographical list of references to Canadian railways, 1829-1938, Ottawa, Department of Trade and Commerce, Bureau de la Statistique, 1938, v-99p.

THIBAUT, Claude, Bibliographia canadiana, Don Mills, Longman Canada, (c. 1973), lxiiv-795p.

B - les atlas

Il n'existe malheureusement pas de bonne collection de cartes facilement accessibles montrant clairement l'ensemble des chemins de fer de la province de Québec à la fin du XIX^e siècle. On trouve cependant plusieurs cartes dispersées un peu partout: dans Poor's Manual of Railroads, dans les rapports annuels du Ministère des chemins de fer et canaux, dans certaines études portant sur la période. Le gouvernement canadien a aussi publié à l'époque diverses cartes qui montrent (en 1876 et en 1898, par exemple) les chemins de fer. La collection que nous avons trouvée la plus utile est l'ensemble de cartes publiées en 1938 par le Ministère des transports: elles montrent par régions, les voies appartenant à chacun des deux grands réseaux (le Canadien-National et le Canadien-Pacifique) ou restant indépendantes. Malgré certaines imprécisions, surtout quant aux noms des compagnies, cette collection est la plus facile à consulter. On peut aussi utiliser les atlas généraux:

CANADA. Ministère des mines et des relevés techniques, Atlas du Canada, Ottawa, plusieurs éditions, la dernière de 1974 (la quatrième).

KERR D.G.G., Atlas historique du Canada, Trad. de Pierre Tousignant, Montréal, Centre de psychologie et de pédagogie, 1967, ix-120p.

LETARTE, Jacques, Atlas d'histoire économique et sociale du Québec, 1851-1901, Montréal, Fides, (c. 1971), 13p. + 44 cartes.

C - les statistiques

Les deux principales sources statistiques sur les chemins de fer sont premièrement le Rapport statistique publié annuellement (à partir de l'année 1875-1876) en appendice au rapport annuel du ministre responsable des chemins de fer, et deuxièmement les statistiques données dans Poor's Manual of Railroads (voir la référence dans la section "périodiques").

Railway Statistics of Canada, and Capital, Traffic and Working Expenditure of the Railways of the Dominion 1875-6, Ottawa, Maclean Roger & Co, 1877. Publié annuellement à partir de cette date, en appendice au rapport du ministre responsable des chemins de fer.

URQUHART, M.C. et BUCKELY, K.A.H. (ed.), Historical Statistics of Canada, Toronto, Macmillan, 1965, xv-672p.

D - les dictionnaires biographiques, les mémoires et les recueils de discours

- The Canadian Album: Men of Canada or success by example. Brantford, Bradley & Carretson, 1891-1896. 5 vol. illustrés.
- The Canadian biographical dictionary and portrait gallery of eminent and self-made men, Quebec and Maritimes Provinces volume, Toronto, American Biographical Publishing, 1881, 759p.
- Dictionnaire biographique du Canada. Volume IX. De 1861 à 1870, Québec, PUL, (c. 1973), xiii-1057p.
- Dictionnaire biographique du Canada. Volume X. De 1871-1880, Québec, PUL, (c. 1972), xxxii-894p.

BARTHE, J.G., Souvenirs d'un demi-siècle ou Mémoires pour servir à l'histoire contemporaine, Montréal, Chapleau et Fils, 1885, xv-482p.

BONNETERRE, D. de, L'honorable J.A. Chapleau. Sa biographie, suivie de ses principaux discours, manifestes, etc. publiés depuis son entrée au parlement en 1867. Choisis et présentés par D. de Bonneterre, Montréal, Eusèbe Sénécal et Fils, 1887, 537p.

COOPER, John Alexander, Men of Canada, a portrait gallery of men..., Toronto, The Canadian Historical Co, 1901-1902, ix-xviii-296p.

DANSEREAU, A. et al., Georges-Etienne Cartier. Etudes par A. Dansereau, B. Sulte et al. suivies de discours de G.-E. Cartier, Montréal, Beauchemin, 1914, 124p.

DENT, J.C., The Canadian Portrait Gallery, Toronto, J.B. Magurn, 1880-1881. 4 volumes.

DESJARDINS, Alfred, Guide parlementaire historique de la province de Québec, 1792-1902, Québec, 1902, xxiv-394p.

HINCKS, Francis, Reminiscences of His Public Life, Montréal, William Drysdale, 1884, 450p.

JOHNSON, J.K. (ed.), The Canadian Directory of Parliament 1867-1967, Ottawa, Imprimeur de la Reine, 1968, 731p.

LANGELIER, Charles, Souvenirs politiques, Québec, Dussault et Froulx, 1902-1912. 2 volumes.

MORGAN, H.J. (ed.), Canadian Men and Women of the Time; a handbook of Canadian biography, 1ère édition, Toronto, W. Briggs, 1898, 1117p.

PELLAND, J.O., Biographie, discours, conférences de l'Honorable Honoré Mercier..., Montréal, 1890, 814p.

PENNINGTON, Myles, Railways and other Ways: being reminiscences of canal and railway life during a period of sixty-seven years; with characteristic sketches of canal and railway men — early tram roads and railways — steam boats and ocean steamships — the electric telegraph and Atlantic cable — Canada and its railways, trade and commerce, with numerous incidents, and anecdotes, humorous and otherwise, of canal coach and rail, Toronto, Williamson & Co., 1894, xix-407p.

ROSE, George Maclean (ed.), A Cyclopaedia of Canadian Biography: Being Chiefly Men of the Time. A Collection of Persons distinguished in professional and political life; Leaders in the Commerce and Industry of Canada, and Successful Pioneers, Toronto, Rose Publishing, 1886, xvi-807p.

TASSE, Joseph (comp.), Discours de Sir Georges Cartier, baronnet, accompagnés de notices par J. Tassé, Montréal, Eusèbe Sénécal, 1893, 817p.

WALLACE, W. Stewart, The Macmillan Dictionary of Canadian Biography, Third Edition, Revised and enlarged, Toronto, Macmillan, 1963, 822p.

E - dictionnaires et guides divers

ABBOTT, Harry, A Treatise on the Railway Law of Canada embracing Constitutional Law. — The Law of Corporations. — Railway Securities. — Eminent Domain. — Contracts. — Common Carriers. — Negligence. — Damages. — Master and Servant. — Text of Dominion and Provincial Acts, etc. — Forms of Proceedings in Expropriation, Montréal, C. Théorêt, Law Bookseller and Publisher, 1896, xxxiv-426-clxxx-684p.

ANDREASSEN, John C.L., "Canadian National Railway Records", dans BHR 39(1), printemps 1965, p. 115-119.

ARCHIVES du Québec, Etat général des archives publiques et privées, Québec, Ministère des affaires culturelles, 1968, 312p.

BLADEN, M.L., "Construction of railways in Canada to the year 1885", dans Contributions to Canadian Economics 1932, p. 43-60.

BLADEN, M.L., "Construction of railways in Canada. Part II. From 1885-1931", dans Contributions to Canadian Economics 1934, p. 61-103.

BUTLIN, Noel G. (comp.), Finding List of Canadian railway companies before 1915, Washington, Bureau of railway economics library, Association of American railroads, 1953, 31p.

Canadian National Railways, Cendensed History of the Canadian National Railway System, Montréal, Bureau of Economics, déc. 1931; 19 + 5p.

Canadian National Railways, Tabulated History of Railway Mileage 1836-1925, Montréal, s.d.

CURRIER, J.E.W. (comp.), Index to railway legislation of the Dominion of Canada from 1867 to 1897 inclusive, Ottawa, Queen's Printer, 1898, 120p.

DORMAN, Robert (ed.), A Statutory History of the Steam and Electric Railways of Canada, 1836-1937, Ottawa, King's Printer, 1938.

GORDON, R.S. et MAURICE, E.G. (dir. et éd.), Union List of Manuscripts in Canadian Repositories (Revised 1975 Edition)/ Catalogue collectif des manuscrits des archives canadiennes (Edition révisée 1975), Ottawa, Archives publiques du Canada, 1975, xx-1578p. Deux volumes.

The Grand Trunk Railway System. Constituant Companies. Statutes relating to — history, organization, capital stock, funded debt, annual meetings, directors, officers, etc. (Compiled in the Office of General Manager) June 30th 1897) Revised January 1st, 1901, s.l.s.d. [Montréal, 1901], 146p.

HOPPER, A.B. et KEARNEY, T., Synoptical History of Organization, Capital Stock, Funded Debt, and Other General Information, as of December 31, 1960, Montréal, C.N. Accounting Dept., 1962, 800p.

HENDERSON, G.F., Federal Royal Commissions in Canada 1867-1966. A Checklist, Toronto, UTP, (c. 1967), xvi-212p.

LAUZEL, P., Lexique de la gestion, Paris, Entreprise moderne d'édition, (c. 1970).

OLLIVIER, Maurice (comp.), Index. Local and Private Acts. Dominion of Canada 1867-1941. Followed by a Table of Public Statutes 1907 to 1942 showing all the chapters of the revised statutes, 1927, with amendments thereto, from 1907 to 1942, Ottawa, King's Printer, 1942, 129-xvii.

Répertoire des ministères canadiens depuis la Confédération. 1er juillet 1867 - 1er avril 1973, Ottawa, Archives publiques du Canada, 1974, vii-272p.

S.N.C.F. Centre de documentation, service technique de la Direction Générale. Lexique Technique Ferroviaire — Français-Anglais — Anglais-Français — Railway Technical Vocabulary — French-English — English-French, Paris, 1951.

TROUT, J.M. et TROUT, Edward, Railways of Canada for 1870-71, showing the progress, mileage, cost of construction, the stocks, bonds, traffic, earnings, expenses and organization of the railways of the Dominion; also a sketch of the difficulties incident to transportation in Canada in the pre-railroad days, Toronto, Monetary Times, 1871, 213p.

Union Internationale des Chemins de fer, Lexique général des termes ferroviaires, Paris, Bureau de Documentation des Chemins de fer, 1957, 829p. (dictionnaire multilingue)

IV - Les thèses

ACHESON, T.W., The Social Origins of Canadian Industrialism: A Study in the Structures of Entrepreneurship. 1880-1910, Thèse de PhD, Université de Toronto, 1971.

ANGUS, Murray F., The Politics of the "Short Line", Thèse de M.A., Université du Nouveau-Brunswick, 1958.

COURTOIS, R., Le rôle des chemins de fer dans la colonisation du Québec, 1925, Thèse des H.E.C., 1925.

GAGNON, Rodolphe, Le chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean (1854-1900), Thèse de D.E.S. (Histoire), Université Laval, 1967, xiv-219p.

GEORGE, P.J., A benefit-cost analysis of the Canadian Pacific Railway, Thèse de PhD, Université de Toronto, 1967. (Micr can. 1834)

LAPIERRE, Laurier, Politics, Race and Religion in French Canada: Joseph Israel Tarte, Thèse de PhD, Université de Toronto, 1962, 573p.

MULLINGTON, H.J., The federal government as an entrepreneur; the Canadian experience, Thèse de M.A., Université Carleton, 1969. (Can micr. 4781)

MUNRO, K.J., The Political Career of Joseph-Adolphe Chapleau, Thèse de PhD, Université d'Ottawa, 1974.

QUINN, Magella, Les capitaux français et le Québec, 1855-1900, Thèse de D.E.S. (Histoire), Univ. Laval, 1969, xiii-129p.

REGEHR, Theodore David, The Canadian Northern Railway: Agent of National Growth 1898-1911, Thèse de PhD, Université de l'Alberta, 1967, 297p. (Can micr 1846)

TREPANIER, Pierre, Siméon LeSage, haut fonctionnaire québécois, 1867-1907, Thèse de PhD, Université d'Ottawa, 197p.

YOUNG, Brian J., The North-Shore Railways. A Study of the Montreal Colonization Railroad and the North Shore Railway 1854-1885, Thèse de PhD, Univ. Queen's, 1972 376p.

V - LES ETUDES

Cette bibliographie contient tous les livres ou articles cités dans la thèse, et aussi les travaux se rapportant aux chemins de fer québécois. Aux Etats-Unis et en Grande-Bretagne, de très nombreuses études traitent des transports, mais nous n'avons retenu, de cette énorme bibliographie, que certaines références importantes.

ACHESON, T.W., "The Social Origins of the Canadian Industrial Elite, 1880-1885", dans D.S. Macmillan, Canadian Business History. Selected Studies, 1497-1971, Toronto, McClelland and Stewart, (c. 1972), p. 144-174.

ACHESON, T.W., "Changing Social Origins of the Canadian Industrial Elite, 1880-1910", BHR 47(2), été 1973, p. 189-217.

ADLER, Dorothy R., British Investment in American Railways 1834-1898, edited by Muriel E. Hidy, Charlottesville, University Press of Virginia, xvi-253p.

AITKEN, Hugh G.J., "Government and Business in Canada: An Interpretation", dans BHR 38(1), printemps 1964, p. 4-21.

AITKEN, Hugh G.J., "Defensive Expansionism: The State and Economic Growth in Canada", dans W.T. Easterbrook et M.H. Watkins, Approaches to Canadian Economic History, Toronto, McClelland and Stewart, Carleton Library No 31, (c. 1967), p. 183-221.

AITKEN, Hugh G.J., American Capital and Canadian Resources, Cambridge, Harvard University Press, 1961, xii-217p.

ANGERS, François-Albert, "L'industrialisation et la pensée nationaliste traditionnelle", dans Economie québécoise, p. 417-432.

ANGERS, François-Albert, "Les chemins de fer et la Province de Québec", dans Actualité Economique 12(3-4), juin 1936, p. 271-274.

- ANGERS, François-Albert, "L'évolution économique du Canada et de Québec depuis la Confédération", RHAF 21(3a), février 1867, p. 637-655.
- APPLETON, Thomas E., Ravenscrag. The Allan Royal Mail Line, Toronto, McClelland and Stewart, (c. 1974), xiii-222p.
- ATKINSON, Edward, "What Makes the Rate of Wages", dans British Association for the Advancement of Science. Canadian Economics, Montréal, Dawson Bros. 1885, p. 277-289 (tableau).
- BAKER, George Pierce, The Formation of the New England Railroad Systems. A Study of Railroad Combination in the Nineteenth Century, New-York, Greenwood Press, 1968 (c. 1938), 283p.
- BEAUREGARD, Ludger (dir.), Le Canada. Une interprétation géographique, Toronto, Methuen, (c. 1970), xviii-645p.
- BEDARD, Roger-J., L'essor économique du Québec, Montréal, Beauchemin, [1969], 524p.
- BERTON, Pierre, The National Dream. The Great Railway 1871-1881, Toronto, McClelland and Stewart, (c. 1970), xiv-439p.
- BERTON, Pierre, The Last Spike. The Great Railway 1881-1885, Toronto, McClelland and Stewart, (c. 1971), xiv-478p.
- BIRD, Richard M., The Growth of Government Spending in Canada, s.l. Canadian Tax Foundation, Canadian Tax Papers no 51.
- BLANCHARD, Raoul, L'Est du Canada français. "Province de Québec", Montréal, Beauchemin, "Publication de l'Institut Franco-Canadien", 1935, 366p. et 336p. 2 volumes.
- BLANCHARD, Raoul, L'Ouest du Canada français. "Montréal et sa région". Montréal, Beauchemin, "Publication de l'Institut Scientifique Franco-Canadien", 1953, 401p.
- BLANCHARD, Raoul, L'Ouest du Canada français. Les pays de l'Ottawa. L'Abitibi-Témiscamingue, Montréal, Beauchemin, 1954, 334p.
- BLANCHARD, Raoul, Le Centre du Canada français. "Province de Québec", Montréal, Beauchemin, 1947, 577p.
- BLISS, Michael, "'Dyspepsia of the Mind': The Canadian Businessman and His Enemies, 1880-1914", dans D.S. Macmillan, Canadian Business History, p. 175-191.

BONAR, James Charles, Canadian Pacific Railway Company and its contributions towards the early development and to the continued progress of Canada In Seven Volumes, Montréal, décembre 1950, 49p. + 37p. + 45p. + 61p. + 72p. + 54p. + 37p.

BOND, C.C.J., "Tracks into Ottawa: The Construction of Railways into Canada's Capital", dans Ontario History 57(3), septembre 1965, p. 123-134.

BONENFANT, Jean-Charles, "Les origines économiques et les dispositions financières de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique de 1867", dans Economie québécoise, p. 85-103.

BONHAM, David H. et SOBERMAN, Daniel A., "The nature of Corporate Personality", dans Jacob S. Ziegel, Studies in Canadian Company Law/Etudes sur le droit canadien des compagnies, Toronto, Butterworths, 1967, p. 3-32.

BONIN, Bernard, L'investissement étranger à long terme au Canada. Ses caractères et ses effets sur l'économie canadienne, Montréal, Presses de l'Ecole des Hautes Etudes Commerciales, "Problèmes économiques contemporains" 3, (c. 1967), 462p.

BOUCHETTE, Errol, L'indépendance économique du Canada français, Montréal, Wilson & Lafleur, 1913 (1ère édition, 1906).

BOULDING, Kenneth E. et GALBRAITH, John Kenneth, "The American Business System, Thomas C. Cochran. A Review Article", dans BHR 32(1), 1958, p. 116-121.

BOURQUE, Gilles, Question nationale et classes sociales au Québec (1760-1840), Montréal, Editions Parti Pris, [1970], 352p.

BOUVIER, Jean, Initiation au vocabulaire et aux mécanismes économiques contemporains (XIXe - XXe siècles), Paris, S.E.D.E.S., "Regards sur l'histoire", 1969, 479p.

BRAULT, Lucien, Le premier chemin de fer au Canada. Etude historique, Ottawa, 1937, 94p. (+ 7 appendices). Polycopié.

BRICHFORD, Maynard, "The Relationship of Records Management Activities to the Field of Business History", dans BHR 46(2), été 1972, p. 220-232.

BRIDGES, Hal., "The Robber Baron Concept in American History", dans BHR 32(1), printemps 1958, p. 1-13.

BRITISH ASSOCIATION FOR THE ADVANCEMENT OF SCIENCE, Canadian Economics Being Papers Prepared for Reading Before the Economic Section with an Introductory Report, Montréal, Dawson Brothers, 1885, xxxv-350p.

- BROWN, R.C. et COOK, R., Canada 1896-1921. A Nation Transformed, Toronto, McClelland and Stewart, "The Canadian Centenary Series", (c. 1974), xiv-412p.
- BROWN, Robert Craig, Canada's National Policy 1893-1900. A Study in Canadian-American Relations, Princeton (N.J.), Princeton University Press, 1964, xi-436p.
- BROWN, Robert R., "The Champlain and St. Lawrence Company", dans The Railway and Locomotive Historical Society, Bulletin no 39, 1936, p. 6-62.
- BROWN, Robert R., The Last Broad Gauge. s.l.s.e., 1954 (repr. 1966), 11p.
- BROWN, Robert R., Chemin à lisses de bois, Traduit par G.E. Marquis, Québec, Le Terroir, 1934.
- BROWN, Thomas Storow, A History of the Grand Trunk Railway of Canada, compiled from public documents, Québec, Printed for the author, 1864, 54p.
- BRUNET, Michel, "Trois dominantes de la pensée canadienne-française; l'agriculturisme, l'anti-étatisme et le messianisme", dans La présence anglaise et les Canadiens, Montréal, Beauchemin, 1964 (c. 1958), p. 113-166.
- BRUNET, Michel, "L'inévitable infériorité économique des Canadiens français", dans La présence anglaise et les Canadiens, Montréal, Beauchemin, 1964, p. 221-232.
- BUCKLEY, Kenneth, "The Role of Staple Industries in Canada's Economic Development", dans JEH 18(4), décembre 1958, p. 439-450.
- BUIES, Arthur, Le chemin de fer du Lac Saint-Jean, Québec, Léger Brousseau, 1895, 116p.
- BURPEE, Lawrence J., Sandford Fleming. Empire Builder, Londres, Oxford University Press, 1915, 288p.
- CAMERON, Rondo E., "L'exportation des capitaux français 1850-1880", dans Revue d'histoire économique et sociale 31(3), 1953, p. 347-353.
- CANADIAN NATIONAL RAILWAY. Canadian National Railway Co. Corporate History. s.l.s.d. [Montréal, 1930], non-paginé, mais divisé en 37 sections avec des cartes. Dactylographié.
- CAIRNCROSS, A.K., Home and Foreign Investment 1870-1913, Cambridge, Cambridge University Press, 1953.

CAVES, R.E. et HOLTON, R.H., The Canadian Economy. Prospect and Retrospect, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, "Harvard Economic Studies" vol CXII, 1961- (c. 1959) \ xxii-676p.

CHAMBERS, Edward J., "Late Nineteenth Century Business Cycles in Canada", dans CJEPS 30(2), août 1964, p. 391-412

CHANDLER, Alfred D. Jr., "The Railroads: Pioneers in Modern Corporate Management", dans BHR 39(1), printemps 1965, p. 16-40.

CHANDLER, Alfred D. Jr., The Railroads: The Nation's First Big Business. Sources and readings, New-York, Harcourt Brace, 1965, 213p.

CHISOLM, Joseph Andrew (revis. et édit.), The Speeches and Public Letters of Joseph Howe (Based upon Mr. Annand's Edition of 1858), New and Complete Edition, Halifax, The Chronicle Publishing, 1909, xiv-668p. (vol I) et x-680p. (vol II).

CHODOS, Robert, The CPR. A Century of Corporate Welfare, Toronto, James Lewis & Samuel, (c. 1973), 178p.

COCHRAN, Thomas C., Railroad Leaders, 1845-1890: The Business Mind in Action, Cambridge (Mass), Harvard University Press, 1953, xii-564p.

COCHRAN, Thomas C., "Entrepreneurship", dans International Encyclopedia of the Social Sciences, 1968, vol V, p. 87-91.

COLE, Arthur H., "An Approach to the Study of Entrepreneurship: A Tribute to Edwin F. Gay", dans JEH 6(4), Suppl 1946, p. 1-15.

CORRY, J.A., L'expansion des services administratifs depuis la Confédération. Etude préparée pour la Commission royale des relations entre le Dominion et les provinces, Ottawa, 1939, iii-179p. Polycopié.

CREIGHTON, Donald, The Empire of the St. Lawrence, Toronto, Macmillan, 1956, vii-441p. (Titre de l'édition originale de 1937: The Commercial Empire of the St. Lawrence, 1760-1850).

CURRIE, Archibald W., The Grand Trunk Railway of Canada, Toronto, UTP, 1957, viii-556p.

CURRIE, A.W., "British Attitudes Towards Investment in North American Railroads", dans BHR 34(2), été 1960, p. 194-216.

CURRIE, A.W., Economics of Transportation, Toronto, UTP, 1959, vii-735p. 2e édition (édition originale: 1954)

CURRIE, A.W., "The First Dominion Companies Act", dans CJEPS 28(3), août 1962, p. 387-404.

DALES, John H., Hydroelectricity and Industrial Development. Québec 1898-1940, Cambridge (Mass), Harvard University Press, 1957, xii-269p.

DAWSON, R. MacGregor, "The Canadian Civil Service, 1867-1880. The Spoils System and the Beginnings of Reform" dans CHR 7(1), mars 1926, p. 34-45.

DECHENE, Louise, Habitants et marchands de Montréal au XVIIe siècle, Paris, Plon, Civilisations et mentalités, (c. 1974), 588p.

DESROSIERS, Richard F., "La question de la non participation des Canadiens français au développement industriel au début du XXe siècle", dans Economie québécoise, p. 301-310.

DILLARD, Dudley, Economic Development of the North Atlantic Community. Historical Introduction to Modern Economics, Englewood (N.J.), Prentice-Hall, (c. 1967), viii-747p.

DOBB, Maurice, "Entrepreneur", dans Encyclopedia of the Social Sciences 1937, vol V, p. 558

DONALD, W.J.A., The Canadian Iron and Steel Industry, Boston, Houghton Mifflin, 1915.

DOUGALL, Herbert E., "Some Comparisons in Canadian and American Railway Finance", dans H.A. Innis (ed.), Essays in Transportation in honour of W.T. Jackman, Toronto, UTP, 1941, p. 17-30.

DUBUC, Alfred, "Une interprétation économique de la constitution", dans Socialisme 66, janvier 1966, p. 3-21.

DUBUC, Alfred, "Montréal et les débuts de la navigation à vapeur sur le Saint-Laurent", dans RHES 45(1), 1967, p. 105-118.

DUBUC, Alfred, "Développement économique et politique de développement: Canada 1900-1940", dans Economie québécoise, p. 175-217.

DUBUC, Alfred, Les classes sociales au Canada de 1760 à 1840, Montréal, La Librairie des PUM, 1967, 37p.

DUE, John F., The Intercity Electric Railway Industry in Canada, Toronto, UTP, "Canadian Studies in Economics" vol 18, 1966, x-118p.

DUNHAM, Arthur L., "How the First French Railways were Planned", dans JEH 1(1), mai 1941, p. 12-25.

DUROCHER, René et LINTEAU, Paul-André. (ed.), Le 'retard' du Québec et l'infériorité économique des Canadiens français, s.l. Editions Boréal Express, (c. 1971), 129p.

DYOS, H.J. et ALDCROFT, D.H., British Transport: an economic survey from the seventeenth century to the twentieth, Leicester, Leicester University Press, 1969, 473p.

EASTERBROOK, W.T. et AITKEN, H.J., Canadian Economic History, Toronto, Macmillan, 1968, xiii-606p. (édition originale: 1956)

EASTERBROOK, W.T. et WATKINS, M.H. (ed.), Approaches to Canadian Economic History. A Selection of Essays, Toronto, McClelland and Stewart, "Carleton Library" no 31, 1967, xvii-295p.

Economie québécoise, Montréal, Cahiers de l'Université du Québec, 1969, 405p.

EVANS, George Heberton Jr., "A Theory of Entrepreneurship", dans JEH 2, (Supplement), 1942, p. 142-146.

FAUCHER, Albert, Québec en Amérique au XIXe siècle. Essai sur les caractères économiques de la Laurentie, Montréal, Fides, (c. 1973), xviii-247p.

FAUCHER, Albert, Histoire économique et unité canadienne, Montréal, Fides, 1971, xxix-296p.

FAUCHER, Albert, "Quelques aspects historiques du rôle de l'entreprise américaine dans la mise en valeur du plateau laurentien", dans C. Galarneau et E. Lavoie (ed.), France et Canada français du XVIe au XXe siècle. Québec. Colloque de Québec 10-12 octobre 1963, Québec, PUL, "Les cahiers de l'Institut d'histoire" 7, 1966, p. 49-67.

FAUCHER, Albert, "L'histoire économique de la province de Québec jusqu'à la fin du XIXe siècle", dans Recherches Sociographiques 3(1-2), janvier-août 1962, p. 45-54.

FAUCHER, Albert et PAQUET, G., "L'expérience économique du Québec et la Confédération", dans Journal of Canadian Studies/Revue d'études canadiennes 1(3), novembre 1966, p. 16-30.

FAUCHER, Albert et LAMONTAGNE, M., "History of Industrial Development", dans M. Rioux et Y. Martin, French-Canadian Society, Toronto, McClelland and Stewart, "Carleton Library" no. 18, 1964, p. 257-271.

FIRESTONE, O.J., Canada's Economic Development, 1867-1953, Londres, Bowes and Bowes, [1958], 384p.

FIRESTONE, O.J., "Development of Canada's Economy, 1850-1890", dans Trends in the American Economy in the Nineteenth Century, Princeton, Princeton Univ. Press, 1960, p. 217-252.

FISHLOW, Albert, American Railroads and the Transformation of the Ante-Bellum Economy, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, "Harvard Economic Studies 127", 1965, xv-452p.

FLEMING, Sandford, The Intercolonial. A historical sketch of the inception, location, construction and completion of the line of railway uniting the Inland and Atlantic Provinces of the Dominion, with maps and numerous illustrations, Montréal, Dawson Bros., 1876, x-268p.

FLEMING, Sandford, "Historical sketch of the Intercolonial Railway", dans J. Costell Hopkins (ed.), Canada. An encyclopaedia of the Country. The Canadian Dominion considered..., Toronto, Lanscott Publishing, vol III, 1898, p. 73-96.

FOGEL, Robert William, Railroads and American Economic Growth: Essays in Econometric History, Baltimore, The Johns Hopkins Press, (c. 1964), xv-296p.

GARIGUE, Philippe, "Le problème des élites économiques canadiennes-françaises", dans Etudes sur le Canada français, Montréal, 1958, p. 103-110.

GEORGE, Peter J., "Rate of Return in Railway Investment and Implications for Government Subsidization of the Canadian Pacific Railroad: Some preliminary Results" dans Canadian Journal of Economics 1(4), novembre 1968, p. 740-762.

GIBBON, John Murray, Steel of Empire, Bobbs-Merrill, 1953.

GILBERT, Heather, Awakening Continent. The life of Lord Mount Stephen. vol I, s.l.: Aberdeen University Press, (c. 1965), xv-314p.

GIRARD, L., "Transport", dans Cambridge Economic History of Europe, vol VI, partie I, p. 212-273.

- GLAZEBROOK, G.P. de T., A History of Transportation in Canada, Toronto, McClelland and Stewart, "Carleton Library" nos 11 et 12, 1964, 2 volumes. (édition originale: 1938)
- GOODRICH, Carter, Government Promotion of Canals and Railroads: 1800-1890, New-York, Columbia University Press, 1960, x-382p.
- GOSSELIN, André, "L'évolution économique du Québec: 1867-1896", dans Economie québécoise, p. 105-141.
- GOUIN, L.M. et CLAXTON, Brooke, Expédients constitutionnels adoptés par le Dominion et les provinces. Etude préparée pour la Commission royale des relations entre le Dominion et les provinces, Ottawa, Imprimeur du roi, 1939, 76p.
- HABBAKUK, H.J. et POSTAN, M.M., The Cambridge Economic History of Europe, VI: The Industrial Revolution and After: Incomes, Population and Technological Change, Cambridge, Cambridge University Press, xii-1040p.
- HAMELIN, Jean (dir.), Histoire du Québec, Saint-Hyacinthe, Edisem, (c. 1976), 538p.
- HAMELIN, Jean et HAMELIN, Marcel, Les moeurs électorales dans le Québec, de 1791 à nos jours, Montréal, Editions du Jour, "L'histoire vivante", 1962, 125p.
- HAMELIN, Jean, HUOT, John et HAMELIN, Marcel, Aperçu de la politique canadienne au XIXe siècle, Québec, Culture, 1965, 154p.
- HAMELIN, Jean et ROBY, Yves, Histoire économique du Québec 1851-1896, Montréal, Fides, 1971, XXXVIII-436p.
- HAMELIN, Marcel, Les premières années du parlementarisme québécois (1867-1878), Québec, PUL, "Cahiers d'histoire de l'Université Laval" no 19, 1974, xii-387p.
- HANNA, D.B., Trains of Recollections Drawn from Fifty Years of Railway Service in Scotland and Canada, and told to Arthur Hawkes, Toronto, Macmillan, 1929, x-340p.
- HANSFORD, J.E., The Business Guide; or, Safe Methods of Business, Toronto, 1892, 276p. (Coles Reprint)
- HARDIN, Herschel, A Nation Unaware. The Canadian Economic Culture, Vancouver, J.J. Douglas, 1974, 378p.
- HARTLAND, Penelope, "Factors in Economic Growth in Canada", dans JEH 15(1), mars 1955, p. 13-22.

HARVEY, Pierre, "La fonction d'entrepreneur et son évolution", dans Act. Econ. 28(1), avril-juin 1952, p. 73-89.

HARVEY, Pierre, "Pourquoi le Québec et les Canadiens français occupent-ils une place inférieure sur le plan économique", dans Le Devoir, le 13 mars 1969, p. 5 et le 14 mars 1965, p. 5.

HARVEY, Pierre, "Essai sur le problème économique canadien-français", dans Revue du Centre d'Etude du Québec no 3, mai 1969, p. 2-7.

HEDGES, James B., Building the Canadian West: The Land and Colonization Policies of the Canadian Pacific Railway, New-York, Macmillan, 1939.

HEDGES, James B., The Federal railway land subsidy policy of Canada, Cambridge (Mass.); Harvard University Press, "Harvard Historical Monographs" 1110, 1934, viii-151p.

HENRY, R.A.C. et ses associés, Tarifs-marchandises des chemins de fer au Canada. Une étude préparée pour la commission royale des relations entre le Dominion et les provinces, Ottawa, Imprimeur du roi, 1939, xxvi-516p. Polycopié.

HIRSCHMAN, Albert O., The Strategy of Economic Development, New Haven, Yale University Press, (c. 1958), xiii-217p.

HODGINS, Bruce W., "Unconventional Priest of the North: Charles Paradis, 1848-1896", dans W.H. Heick et Roger Graham, His Own Man. Essays in Honour of Arthur Reginald Marsden Lower, Montreal, McGill-Queen's, 1974, p. 119-147.

HOPKINS, J. Costell (ed.), Canada. An Encyclopaedia of the Country. The Canadian Dominion considered in its Historic Relations, its Natural Resources, its Material Progress, and its National Development, by a corps of Eminent Writers and specialists in Five Volumes, Toronto, Linscott Publishing, 1898, vol III, section sur les chemins de fer: "History of Canadian Railways", p. 73-244.

INNIS, Harold A., A History of the Canadian Pacific Railway, Introduction de Peter George, Toronto, UTP, (c. 1971), xxii-365p. (édition originale: 1923).

INNIS, Harold A., Essays in Canadian Economic History (Edited by Mary Q. Innis), Toronto, UTP, (c. 1950), vi-418p.

INNIS, HAROLD A., "Unused Capacity as a Factor in Canadian Economic Development", dans CJEPS 2(1), février 1936, p. 1-15.

JACKMAN, W.T., Economics of Transportation, Chicago et New-York, A.W. Shaw Company, 1926, 818p.

JENKS, L., "British Experience with Foreign Investments", dans JEH 4; Supplément, 1944, p. 68-79.

JOSEPHSON, Matthew, The Robber Barons, New-York, 1962.

KEEPER, T.C., "The Early history of the Grand Trunk Railway", dans J.C. Hopkins, Canada. An Encyclopaedia of the Country..., vol II, p. 97-103.

KESTEMAN, Jean-Pierre, "Les travailleurs à la construction du chemin de fer dans la région de Sherbrooke (1851-1853)", dans RHAF 31(4), mars 1978, p. 525-545.

KIRKLAND, E.G., Industry Comes of Age. Business, Labour, and Public Policy 1860-1897, (vol VI de The Economic History of the United States), New-York, Holt, Rinehart and Winston, (c. 1961), xiv-445p.

KIRKLAND, E.C., Men, Cities and Transportation. A Study in New England History, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 1948. 2 volumes.

KOS-RABCEWICZ-ZUBROWSKI, Ludwik, et GREENING, William E., Sir Casimir Stanislaus Gzowski: A biography, Toronto, Burns and McEachern, 1959, vi-213p.

KOLKO, Gabriel, Railroads and Regulation 1877-1916, New-York, Norton, 1965.

LAJOIE, André, Le pouvoir déclaratoire du Parlement. Augmentation discrétionnaire de la compétence fédérale au Canada, Montréal, PUM, 1969, 161p.

LANGLOIS, Conrad, "Cultural Reasons given for the French-Canadian Lag in Economic Progress", dans Culture 21(2), juin 1960, p. 152-170.

LAPIERRE, L.L., "Joseph Israel Tarte and the McGreevy-Langevin Scandal", dans Canadian Historical Association Report 1961, p. 47-57.

LAPLANTE, Rodolphe, "L'effort économique de notre race de la Conquête à nos jours", dans Roger-J. Bédard, L'essor économique du Québec, Montréal, Beauchemin, (c. 1969), p. 63-78. (d'abord publié comme tract de l'Ecole Sociale Populaire)

LESOURD, J.A. et GERARD, C., Histoire économique XIXe et XXe siècles, Paris, A. Colin, Collection U, 1960, 663p.

LIVELY, Robert A., "The American System: A Review Article", dans BHR 29(1), 1955, p. 81-95.

LONGLEY, R.S., Sir Francis Hincks; a study of Canadian politics, railways and finance in the 19th Century, Toronto, UTP, 1943, vi-480p.

LANNING, J.J., "Historical sketch of the Grand Trunk Railway", dans J.C. Hopkins, Canada. An Encyclopaedia of the Country..., vol II, p. 104-111.

LOVETT, A.W., The Grand Trunk Railway of Canada, Toronto, UTP, 1957, 556p.

LOVETT, H.A., Canada and the Grand Trunk 1829-1924. The genesis of railway construction in British America and the story of the Grand Trunk Railway Company of Canada from its inception to its acquisition by Canada, s.l.s.d. [Toronto, 1924], viii-241p.

LOWER, A.R.M., "Two Ways of Life: The Primary Antithesis of Canadian History", dans Approaches to Canadian History, Canadian Historical Reading 1, p. 15-28.

McBETH, K.G., The Romance of the Canadian Pacific Railway, Toronto, Ryerson, 1924, 263p.

McDIARMID, Orville John, Commercial Policy in the Canadian Economy, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 1946, xii-397p.

McCLOSKEY, D.N., "Did Victorian Britain Fail?", dans EHR 1970, 23(3), p. 446-459.

McDOUGALL, J.L., Le "Canadien pacifique": Brève histoire de la compagnie de chemin de fer canadien du Pacifique, Montréal, PUM, 1968, 206p.

MacGIBBON, D.A., Railway Rates and the Canadian Railway Commission, Boston, Houghton Mifflin, 1917.

MACKINTOSH, W.A., Le fondement économique des relations entre le Dominion et les provinces. Étude préparée pour la Commission royale des relations entre le Dominion et les Provinces, Appendice no 3, Ottawa, Imprimeur du roi, 1939, 111p.

McKEE, Samuel Jr., "Canada's Bid for the Traffic of the Middle West: a Quarter-Century of the History of the Saint Lawrence Waterway, 1849-1874", dans CHAR 1940, p. 26-35.

McLEAN, S.J., "An early chapter in Canadian Railroad policy", dans Journal of Political Economy 6(3), juin 1898, p. 323-352.

McLEAN, S.J., "The Railway Policy of Canada 1849-1867", dans Journal of Political Economy 9(2), mars 1901, p. 191-217.

McLEAN, S.J., "The Work of the Board of Transport Commissioners for Canada", dans John Willis (ed.), Canadian Boards at Work, Toronto, Macmillan, p. 8-21.

McLEAN, S.J., "National Highways Overland", dans A. Shortt et A.G. Doughty (ed.), Canada and Its Provinces, Toronto, Publishers' Association, 1914, vol X, p. 359-472.

McLEAN, S.J., "Railway Rate Regulation in Canada", dans The Forum, juin 1902, p. 419-28.

MACMILLAN, David S. (ed.), Canadian Business History. Selected Studies, 1497-1971, Toronto, McClelland & Stewart, (c. 1972), 346p.

MACNAUGHTON, John, Life of Lord Starthcona, Toronto, Makers of Canada Series, vol X, 1926.

MAHEU, Louis, "Développement économique du Québec: 1896-1920", dans Economie québécoise, p. 143-174.

MARSHALL, Herbert, SOUTHARD, F.A. Jr et TAYLOR, K.M., Canadian-American Industry. A Study in international investment, New-York, Russell & Russell, 1970, xv-360p. (édition originale: 1934).

MASTERS, D.C., "Financing the C.P.R., 1880-1885", dans CHR 24(4), 1943, p. 350-361.

MASTERS, D.C., "T.C. Keefer and the Development of Canadian Transportation", dans CHAR 1940, p. 36-44.

MAURO, Frédéric, Histoire de l'économie mondiale, Paris, Editions Sirey, (c. 1971), 425p.

MINVILLE, Esdras (dir.), Montréal économique. Etude préparée à l'occasion du troisième centenaire de la ville, Montréal, Fides, 1943, 430p.

MORTON, W.B., The Critical Years. The Union of British North America 1857-1873, Toronto, McClelland and Stewart, "Canadian Centenary Series", (c. 1964), xii-322p.

MYERS, Gustavus, A History of Canadian Wealth vol I, First Canadian Edition with an Introduction by Stanley Ryerson, Toronto, James Lewis & Samuel, 1972, xxxvi-354p. (édition originale: 1914)

NAYLOR, Tom, The History of Canadian Business 1867-1914, Toronto, James Lorimer & Co., 1975. 2 volumes. (notamment: vol I, chapitre VIII: "High Finance and the Canadian Railways", p. 260-296)

- NEUFELD, E.P., The Financial System of Canada. Its Growth and Development, Toronto, Macmillan, (c. 1972), xxiii-645p.
- NISH, Cameron, Les bourgeois-gentilshommes de la Nouvelle-France 1729-1748, Montréal, Fides, (c. 1968), xxxix-202p.
- NORTH, D.C., "The Role of Transportation in the Economic Development of North America", Les Grandes voies maritimes dans le monde XVe-XIXe siècle. Rapport. XIIe Congrès International des sciences historiques par la Commission d'histoire Maritime, Paris, SEVPEN, 1965, p. 209-224.
- OUELLET, Fernand, Histoire économique et sociale du Québec 1760-1850. Structures et conjoncture, Montréal, Fides, (c. 1966), xxii-639p.
- OUELLET, Fernand, Histoire de la Chambre de commerce de Québec, 1809-1959, Québec, Faculté de Commerce, Université Laval, 1959, 105p.
- PARIZEAU, Gérard, "Louis-Adélard Sénécal ou les jeux sur la corde raide (1829-1887)", dans G. Parizeau, La société canadienne-française au XIXe siècle. Essais sur le milieu, Montréal, Fides, (c. 1975), p. 319-354.
- PATERSON, D.G., British Direct Investment in Canada, 1890-1914, Toronto, UTP, (c. 1976), xii-147p.
- PENTLAND, H.C., "The Role of Capital in Canadian Economic Development before 1875", dans CJEPS 16(4), novembre 1950, p. 457-474.
- PERRON, Marc-A., Un grand éducateur agricole. Edouard-A. Barnard 1835-1898. Essai historique sur l'agriculture de 1760 à 1900. s.l.s.e., (c. 1955), xxxi-355p.
- PERRY, J.H., Taxes, Tariffs and Subsidies: A History of Canadian Fiscal Development, Toronto, UTP, 1955. 2 volumes.
- PORTER, John, The Vertical Mosaic. An Analysis of Social Class and Power in Canada, Toronto, UTP, 1965, 647p.
- PROVOST, Honorius, Chaudière-Kennebec. Grand chemin séculaire, Québec, Editions Garneau, (c. 1974), 415p.
- RAE, John Bell, "Federal Land Grants in Aid of Canals", dans J.E.H. 4(2), nov. 1944, p. 167-177.
- RAYNAULD, André, Croissance et Structure économiques de la Province de Québec, Québec, Ministère de l'Industrie et du Commerce du Québec, 1961, 657p.

REDLICH, Fred, "The Origins of the Concepts of 'Entrepreneur' and 'Creative Entrepreneur'", dans Explorations in Entrepreneurial History 1, 1963, p. 1-7.

REGEHR, T.D., "The Canadian Northern Railway: The West's Own Product", dans CHR 51(2), juin 1970, p. 177-187.

REGEHR, T.D., The Canadian Northern Railway Pioneer Road of the Northern Prairies 1895-1918, Toronto, Macmillan, (c. 1976), xv-543p.

ROBERT, Jean-Claude, "Un seigneur entrepreneur, Barthélemy Joliette, et la fondation du village d'Industrie (Joliette), 1822-1850", dans RHAF 26(3), décembre 1972, p. 375-395.

ROBERT, Jean-Claude, Du Canada français au Québec libre. Histoire d'un mouvement indépendantiste, Paris, Flammarion, "L'histoire vivante", (c. 1975), 324p.

RUMILLY, Robert, Histoire de la province de Québec, Montréal, Fides, diverses années. Les volumes I à VI couvrent notre période.

RUMILLY, Robert, Mercier, Montréal, Editions du Zodiaque, (c. 1936), 545p.

RYAN, William F., The Clergy and Economic Growth in Québec (1896-1914), Québec, PUL, 1966, 348p.

SAINT-GERMAIN, Yves, Une économie à libérer. Le Québec analysé dans ses structures économiques, Montréal, PUM, (c. 1973), 471p.

SAVARD, Pierre, Le Consulat général de France à Québec et à Montréal de 1859 à 1914, Québec, PUL, Cahiers de l'Institut d'histoire 15, 1970, 133p.

SAVARD, Pierre, "Les Canadiens français au Canada vus par les représentants de la France de 1859 à la fin du 19e siècle", dans W.L. Morton, The Shield of Achilles, Toronto, 1968, p. 275-285.

SCHUMPETER, Joseph, "The Creative Response in Economic History", dans JEH 7(2), novembre 1947, p. 149-160.

SCHUMPETER J., The Theory of Economic Development. An Inquiry into Profits, Capital, Credit, Interest, and the Business Cycle, New-York, Oxford University Press, 1961.

SIMON, Matthew, "New British Investment in Canada, 1865-1914", dans Canadian Journal of Economics 3(2), mars 1970, p. 238-254.

- SKELTON, O.D., The Life and Times of Sir Alexander Tilloch Galt, Toronto, McClelland and Stewart, "Carleton Library" no 26, 1966, 293p. (édition originale: 1920)
- SKELTON, O.D., The Railway Builders. A Chronicle of Overland Highways, Toronto, Glasgow & Co., "Chronicles of Canada" vol xxxii, 1916, viii-254p.
- SKELTON, O.D., "General Economic History of the Dominion 1867-1912", dans Canada and Its Provinces vol V, Toronto, Publication Association of Canada, 1913, p. 95-274.
- STEVENS, G.R., Canadian National Railways. Vol I: Sixty Years of trial and error (1836-1896), Toronto, Clarke Irwine & Co, 1960, xviii-514p.
- STEVENS, G.R., Canadian National Railways. Vol II: Towards the inevitable 1896-1922, Toronto, Clarke Irwine & Co., 1962, xii-547p.
- TAYLOR, George Rogers et NEU, Irene D., The American Railroad Network 1861-1890, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 1956, ix-106p. + cartes.
- TAYLOR, Norman W., "L'industriel canadien-français et son milieu", dans RS 2(2), avril-juillet 1961, p. 123-150.
- THOMSON, Norman et EDGAR, J.H., Canadian Railway Development From the Earliest Times, Toronto, Macmillan, 1933, xvi-402p.
- TIPPLE, John, "The Anatomy of Prejudice: Origins of the Robber Baron Legends", dans BHR 33(4), hiver 1959, p. 510-523.
- TREPANIER, Pierre, "Siméon LeSage et l'affaire du Témiscamingue (1884-1902)", dans Revue de l'Université d'Ottawa, juillet-septembre 1977, p. 365-376.
- TULCHINSKY, Gerald, "The Montreal Business Community, 1837-1853", dans D.S. Macmillan, Canadian Business History, p. 125-143.
- TULCHINSKY, Gerald, The River Barons. Montreal Businessmen and the growth of industry and transportation 1837-53, Toronto, UTP, (c. 1977), xiv-310p.
- UNDERHILL, F., "Some reflections on the Liberal Tradition in Canada" dans Canadian Historical Readings-I, Toronto, UTP, 1967, p. 29-41
- UNITT, Doris J., OSLER, Andrew, McCOY, Edward (comp.), Sir Sandford Fleming, Peterborough, Review Printing, 1968, 159p.

- VALLERAND, Noel, "Agriculturisme, Industrialisation et triste destin de la bourgeoisie canadienne-française (1760-1920): quelques éléments de réflexion", dans Economie québécoise, p. 325-341.
- VAUGHAN, Walter, The Life and Work of Sir William Van Horne, New-York, Century Company, 1920, xiv-388p.
- WADE, Mason, Les Canadiens français de 1760 à nos jours, Montréal, Le Cercle du Livre de France, 1963. 2 volumes.
- WAITE, Peter B., Canada 1874-1896. Arduous Destiny, Toronto, McClelland and Stewart, (c. 1971), xii-340p.
- WATKINS, Melville, "Economic Nationalism", dans CJEPS 32(3), août 1966, p. 388-392.
- WATKINS, M.H., "A Staple Theory of Economic Growth", dans W.T. Easterbrook et M.H. Watkins (ed.), Approaches to Canadian Economic History, p. 49-73.
- WILGUS, William J., The railway interrelations of the United States and Canada, Toronto, Ryerson, 1937, xvii-304p, + cartes.
- WILSON, G. Lloyd, "Some Basic Problems in the Public Regulation of Transportation", dans H.A. Innis (ed.), Essays in Transportation in Honour of W.T. Jackman, Toronto, UTP, 1941, p. 57-70.
- WRAGGE, Edmund et MACDOUGALL, Alan, "Competitive Land and Water Transport", dans British Association for the Advancement of Science, Canadian Economics Being..., Montréal, Dawson Bros. 1885, p. 3-15.
- YOUNG, Brian J., Promoters and Politicians: The North-Shore Railways in the History of Quebec, 1854-85, Toronto, UTP, (c. 1978), xviii-193p.
- ZIEGEL, Jacob S. (ed.), Studies in Canadian Company Law/Etudes sur le droit canadien des compagnies, Toronto, Butterworths, 1967, xliii-717p.
- ZOLTVANY, Yves-F., "Laurent-Olivier David et l'infériorité économique des Canadiens français", dans RS 10(2-3), mai-décembre 1969, p. 426-430.

INTRODUCTION

Au départ, l'auteur de cette thèse a eu l'idée naïve d'étudier tous les aspects (économiques, sociaux, politiques) de la construction et de l'évolution du réseau ferroviaire québécois au XIXe siècle. Mais le bon sens commanda vite d'amputer considérablement ce projet, de ne retenir qu'une période plus courte (1875-1895) et de ne traiter que certains aspects. On ne trouvera ici, par conséquent, ni une mesure des effets économiques et sociaux de la construction ferroviaire, ni même l'histoire détaillée de chaque société ferroviaire. Balancé entre l'importance d'aborder ces questions et la nécessité de réaliser préalablement une synthèse de l'histoire des chemins de fer québécois à la fin du XIXe siècle, nous avons finalement opté pour le second terme de l'alternative, plus par nécessité que par préférence.

Notre travail se situe donc en grande partie au niveau des faits, et dans un si vaste projet, la modestie est de rigueur. L'importance relative accordée aux aspects descriptifs pourra paraître excessive, mais il n'était pas possible, malgré les limites que cette approche impose et dont nous avons conscience, de faire autrement. Il y a quelques années, A. Raynauld éprouvait la même contrainte:

L'analyse proprement dite et les tentatives d'explication demeurent malheureusement encore à la surface des phénomènes, parce que la majeure partie de notre temps a dû être consacrée à la recherche des faits eux-mêmes. Cette démarche préliminaire ne devrait surprendre personne, puisque les travaux d'ordre économique, dont la province de Québec est l'objet, sont très rares (1).

1 - André Raynauld, Croissance et Structure économiques de la Province de Québec, Québec, Ministère de l'Industrie et du Commerce du Québec, 1961, p. 27.

Un autre historien de la période, Jean Hamelin, décrit aussi comment ses ambitions d'écrire une histoire économique complète du Québec furent réduites à des proportions plus réalistes:

C'était folie que d'espérer franchir d'un seul bond une étape importante de l'historiographie de tous les pays; celle de l'histoire événementielle (2).

La première leçon que nous avons tirée de notre étude des chemins de fer québécois au XIX^e siècle, c'est justement cette nécessité d'en construire d'abord une histoire générale. Cette approche (bien traditionnelle, hélas!) souffre du désavantage de limiter l'analyse à la partie congrue, mais elle peut en contrepartie faciliter ultérieurement la rédaction soit de monographies sur des compagnies particulières (de véritables histoires d'entreprise), soit d'études régionales qui pourraient profiter d'une meilleure connaissance des voies de communication à l'intérieur des régions et dans l'ensemble du Québec. Parce qu'il touche à tous les aspects de la vie économique, sociale et politique, le secteur des chemins de fer a produit une abondante documentation. Ainsi, nous avons d'une part une surabondance de sources, et d'autre part une grande rareté d'études. On a encore peu écrit sur les chemins de fer québécois: quelques thèses, notamment

2 - Jean Hamelin et Yves Roby, Histoire économique du Québec 1851-1896, Montréal, Fides, 1971, p. XIX.

celles de Young, Gagnon et Regehr (3), quelques études (4), quelques chapitres contenus dans des monographies, enfin de fréquentes références dans la plupart des études générales traitant de la période. Dans leur histoire économique du Québec durant la deuxième moitié du XIXe siècle, Jean Hamelin et Yves Roby consacrent une vingtaine de pages aux chemins de fer (5), tandis que M. Hamelin analyse plus en détail l'évolution des compagnies ferroviaires durant les dix premières années du régime fédéral (6). Enfin, il existe un certain nombre d'études générales d'histoire économique contenant des passages plus ou moins longs sur le Québec (7).

Tel que finalement défini, le projet de thèse porte donc sur l'expansion du réseau ferroviaire québécois durant la période 1875-1895 et sur le rôle des gouvernements provincial et fédéral dans cette

-
- 3 - R. Gagnon, Le chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean (1854-1900), Thèse de D.E.S. (Histoire), Université Laval, 1967. xiv-219p.; T.D. Regehr, The Canadian Northern Railway: Agent of National Growth 1898-1911, Thèse de PhD, Université de l'Alberta, 1967, 297p. (Can. Theses on microfilm no 1896); Brian J. Young, The North-Shore Railways. A Study of the Montreal Colonization Railroad and the North Shore Railway 1854-1885, Thèse de PhD, Université Queen's, 1972, 376p.
 - 4 - Peu d'études portent directement sur une seule entreprise. Voir R.R. Brown, "The Champlain and St. Lawrence Company", dans The Railway and Locomotive Historical Society, no 39, 1936, p. 6-62; Lucien Brault, Le premier chemin de fer au Canada. Etude historique, Ottawa, 1937, 95p. (plus 7 appendices), photocopié.
 - 5 - Hamelin et Roby, Histoire économique, p. 121-139.
 - 6 - M. Hamelin, Les premières années du parlementarisme québécois (1867-1878), Québec, PUL, "Les cahiers d'histoire de l'Université Laval", 1974, p. 96-117, p. 190-208 et p. 253-272.
 - 7 - Plusieurs travaux ont traité de la question des transports au Canada: on consultera dans la bibliographie générale les ouvrages de A.W. Currie, A. Faucher, G.P. de T. Glazebrook, H.A. Innis, G.R. Stevens.

4

expansion, notamment par leur politique des subventions. Pour des raisons d'espace et de temps, nous avons renoncé à présenter l'histoire des chemins de fer de la période avant 1873: notre travail s'arrête donc principalement sur la constitution du réseau ferroviaire inter-urbain du Québec durant les dernières décennies du XIX^e siècle. Nous avons écarté, malgré l'importance des questions d'urbanisation et malgré la documentation intéressante à ce sujet, tous les chemins de fer urbains (8). Nous avons aussi éliminé de notre étude tous les chemins de fer électriques: ils sont peu nombreux, mais leur nombre augmente à la fin du siècle (9).

Pour nous résumer, rappelons que les difficultés particulières tiennent à la surabondance de la documentation d'une part, et à l'absence de monographies ou de synthèses d'autre part. Il a fallu reconstituer dans le détail presque tous les faits, les dates, les noms, à partir de documents souvent imprécis et contradictoires; en l'absence d'archives plus complètes pour chacun des chemins de fer, la longueur d'une voie et la date de son ouverture restent souvent incertaines.

Le choix du Québec comme cadre géographique peut aussi poser des difficultés. Le développement du réseau ferroviaire, clairement lié au contexte économique nord-américain, justifierait aussi de choisir

-
- 8 - La documentation sur les disputes entre les municipalités et les chemins de fer est particulièrement riche dans les archives du Comité des chemins de fer du Conseil privé, APC, RG 46.
- 9 - John F. Due, The Intercity Electric Railway Industry in Canada, UTP, Canadian Studies in Economics 18, 1966, x-118p.

une région plus grande que le Québec car beaucoup de lignes, dont toutes les plus importantes, traversent plusieurs provinces ou Etats américains. Par contre, des études régionales moins vastes (ici le Québec) permettent de mieux cerner certaines questions, de voir l'expansion ferroviaire en rapport avec le développement politique dans une frontière nationale et culturelle. On peut penser que les frontières politiques marquent dans une mesure la géographie de manière concrète (l'occupation des sols, l'exploitation des terres, l'orientation des voies de communication). Quoiqu'imbriqué dans un ensemble canadien et nord-américain, le réseau ferroviaire québécois a conservé, surtout au XIXe siècle, une certaine autonomie qu'il ne possède plus maintenant. Ce fait peut justifier le choix d'un cadre d'abord politique et social pour une étude des chemins de fer. Les frontières politiques sont "réelles", même au niveau de la géographie.

Quant au cadre temporel (1875-1895), il pose moins de difficultés. La période choisie répond à un mouvement cyclique de l'économie, la phase B du "kondratieff des chemins de fer", selon l'expression de J. Schumpeter, période de ralentissement, autrefois baptisée "la grande dépression", dans l'histoire de l'économie mondiale. Fondée en grande partie sur l'exportation des matières premières, l'économie canadienne, par sa nature coloniale, dépend de l'évolution économique extérieure et subit les mouvements internationaux des prix et des échanges. Durant la deuxième moitié du XIXe siècle, le développement ferroviaire en Europe et en Amérique du Nord coïncide avec la deuxième révolution industrielle, celle de l'acier, du moteur à explosion et du moteur électrique. De nombreux pays viennent alors ou sont sur le point

d'accéder à la croissance économique. Dans l'esprit du XIXe siècle, l'expansion ferroviaire est synonyme de progrès économique, et le Québec, qui ne fait pas exception, reconnaît aussi les avantages de la construction de chemins de fer. Les journaux de l'époque, les déclarations des politiciens et des hommes d'affaires, même les discours et les écrits des chefs religieux, tout démontre qu'au Québec comme ailleurs, on identifie la construction ferroviaire au progrès économique. L'abondante législation ferroviaire des Parlements, le contenu des journaux, le grand nombre de projets qui voient le jour apportent une justification à l'ancienne appellation du XIXe siècle, "l'âge des chemins de fer".

En 1871, le Québec compte 1.191.516 d'habitants, et trente ans plus tard, il en contient 1.648.898: alors qu'il croît de 38,4% durant cette période, l'Ontario croît de 34,7%, passant à 1.620.851 d'habitants à 2.182.947. Au Québec, les dernières décennies du XIXe siècle sont assombries par le drame de l'émigration des Québécois vers les Etats-Unis, saignée que les chefs politiques et religieux ne cessent de décrier et cherchent à arrêter. Souvent, tel projet de chemin de fer se présentera comme une arme contre le fléau de l'émigration. En 1861, la population du Québec est rurale à 85,7%, alors que 60,3% le reste en 1901: durant la décennie 1911-1921, la majorité de la population du Québec deviendra urbaine. Mais il faut néanmoins, retenir qu'au XIXe siècle, on a encore affaire à une économie essentiellement rurale. Les campagnes déversent le trop-plein de leur population vers les villes, où le faible taux d'industrialisation ne permet guère d'absorber de grands nombres d'immigrants, ou vers les Etats-Unis. Pour empêcher

l'émigration, les élites québécoises vont s'efforcer de favoriser la colonisation des régions nouvelles: le lac Saint-Jean, le Saguenay, les Laurentides, l'Outaouais, le Témiscamingue, la Gaspésie, l'Estrie. Ainsi, les chemins de fer sont appelés à jouer un grand rôle dans ces efforts de colonisation.

Malgré la prédominance du monde rural dans cette société, les débuts de l'industrialisation sont déjà en évidence, surtout dans l'industrie laitière et dans les manufactures urbaines (la chaussure, le textile, par exemple). Enfin, l'exportation des matières premières, ou leur transport quand elles proviennent de l'extérieur du Québec, est un dernier élément qui sous-tend le développement ferroviaire québécois durant la période 1875-1895.

Certains rythmes ont commandé l'expansion du réseau des chemins de fer au Québec. Depuis 1919-1923, presque toutes les voies ferrées canadiennes appartiennent soit au Canadien-National, soit au Pacifique-Canadien. Mais avant cette période charnière (1919-1923), le développement du réseau québécois s'est réalisé en trois temps:

- 1- la première phase (1832-1872). La domination du Grand-Tronc constitue le fait marquant de cette première période. Construit durant les années cinquante, il absorbe en 1872 le seul autre réseau important de la province, le Montréal-Champlain. Il ne reste dans le Québec, à la fin de cette période, que quelques compagnies indépendantes du Grand-Tronc (notamment celles du Vermont-Central).
- 2- la deuxième phase (1873-1895). A l'échelle du pays, cette période est marquée par la construction du Pacifique-Canadien et par sa rivalité avec le Grand-Tronc. Beaucoup de lignes sont construites en fonction du Pacifique-Canadien (notamment le Québec-Montréal-Ottawa-Occidental), tandis que d'autres entreprises veulent favoriser la colonisation.
- 3- la troisième phase (1896-1919). Deux nouveaux réseaux trans-continentaux voient le jour durant cette période: le Canadien-Nord, puis le Transcontinental (abouté au Grand-Tronc-Pacifique).

La période retenue pour notre thèse correspond donc à la deuxième phase du développement ferroviaire québécois.

La thèse étant divisée en trois parties, il convient sans doute d'apporter une justification à ce plan général, qui a connu au fil des années plusieurs avatars. Dans l'enthousiasme du départ, nous avions entrevu une vaste étude en deux parties: la première aurait retracé l'historique des différents réseaux québécois, tandis que la seconde aurait analysé les caractéristiques et les conséquences, surtout économiques, de la construction des chemins de fer. La nécessité de reconstituer tous les faits et de dépouiller d'énormes fonds d'archives (notamment celles du Canadien-National aux Archives publiques du Canada et celles du Bureau des chemins de fer aux Archives Nationales du Québec) a grossi démesurément la partie historique qui devint un énorme manuscrit de plus de mille pages. Devant l'évidente impossibilité d'ajouter à ce travail une autre partie, il devint nécessaire de présenter d'abord - ce que la thèse tente de faire - l'histoire générale des chemins de fer durant la période étudiée. Ainsi, la partie historique a fini par constituer l'essentiel de la thèse. Cependant, il était indispensable, pour une meilleure intelligence de l'ensemble, d'apporter certains éléments d'analyse (notamment sur l'intervention et la politique de subventions des gouvernements et sur les caractéristiques des compagnies de chemin de fer) que nous avons réunis dans une première partie, en guise de préparation à la section historique qui occupe la plus grande place. La première partie contient donc deux chapitres: un premier sur le rôle des gouvernements dans le développement ferroviaire, et le second sur le rôle des compagnies.

Dans les deux dernières parties de la thèse, une série de chapitres présente les réseaux formés au Québec, regroupés selon qu'ils sont finalement absorbés par le Canadien-National ou le Pacifique-Canadien. Le choix d'un principe d'organisation qui permette, le plus clairement possible, d'exposer l'histoire d'une multitude de compagnies fut difficile et précédé de longues hésitations. Plusieurs inconvénients déconseillaient un plan par tranches chronologiques: il aurait fallu revenir, dans chaque chapitre, sur un très grand nombre de compagnies dont la construction s'étale sur plusieurs années (parfois des décennies), et ce plan n'aurait pas permis de montrer clairement la constitution des réseaux. Certains mérites recommandaient un plan selon les régions: on jouirait de l'unité de lieu, on verrait mieux l'intégration économique à une petite échelle, et les rapports entre les transports et le développement économique seraient sans doute plus visibles. Mais un plan articulé selon les régions néglige le fait essentiel de la concentration des entreprises et de leur fusion dans des réseaux toujours plus grands. Ce fait capital semble ordonner l'évolution du secteur ferroviaire, et il nous a semblé que le plan devait en tenir compte. D'ailleurs, les archives sont généralement organisées selon ce même principe. Ainsi, à la base du plan de la thèse, se trouve la logique de la constitution des réseaux: presque toutes les compagnies sont d'abord réunies dans des réseaux secondaires jusqu'à ce que ceux-ci soient eux-mêmes intégrés dans de plus vastes ensembles. Au XXe siècle, les deux grands réseaux canadiens, le Canadien-National et le Pacifique-Canadien, absorbent presque toutes les compagnies situées au Québec.

Finalement, nous croyons que malgré ses limites évidentes, le plan adopté est celui qui convienne le mieux à l'intention de la thèse: présenter l'évolution de l'ensemble du réseau ferroviaire québécois durant les dernières décennies du XIXe siècle. Il privilégie les aspects "historiques" aux aspects "analytiques", mais c'est là l'étape nécessaire qu'il faut franchir la première.

PREMIERE PARTIE

DES ALLIES NECESSAIRES: L'ETAT ET LES COMPAGNIES

Dans le développement ferroviaire du Québec au XIXe siècle, les gouvernements et les compagnies (les sociétés anonymes) constituent les deux institutions essentielles: elles s'appellent et leur collaboration devient une condition nécessaire à la construction des chemins de fer québécois. Ensemble, elles ont assuré la mise en place d'un vaste réseau de voies ferrées dans la province. Nous voulons présenter ces deux institutions et montrer leur rôle respectif.

Deux chapitres composent donc cette première partie. Dans le premier, nous étudions principalement le comportement des gouvernements fédéral et provincial, les objectifs qu'ils poursuivent, les influences qu'ils subissent, enfin les politiques d'intervention et de subvention qu'ils élaborent à l'égard des entreprises de chemins de fer. Les sociétés font l'objet du second chapitre, où sont analysés les techniques de promotion des compagnies, le mode de financement des divers projets, la structure de leur capitalisation, et, brièvement, le mode de leur exploitation. En plaçant ces deux chapitres au début de la thèse, nous espérons faciliter la lecture des parties historiques qui suivent.

CHAPITRE PREMIER

LE ROLE DES GOUVERNEMENTS

Les politiciens et les entrepreneurs québécois du XIXe siècle ont toujours souligné, non sans l'exagérer parfois, l'importance de laisser tout le secteur économique à l'entreprise privée. Dans les faits, toutefois, la plupart d'entre eux admettent que les gouvernements apportent leur appui, financier surtout, aux sociétés privées. Malgré leur rhétorique sur la libre entreprise, les gouvernements interviennent continuellement dans la vie économique, tantôt pour répondre aux appels des compagnies qui sollicitent des subventions, tantôt pour satisfaire aux plaintes de groupes sociaux ou régionaux qui réclament une meilleure surveillance des entreprises. L'intervention des gouvernements (fédéral, provincial, et même municipal) prend plusieurs formes: des contributions financières à la construction des chemins de fer, l'obligation pour les compagnies de respecter certaines normes de construction et d'exploitation, le dépôt obligatoire de données statistiques. Les multiples interventions gouvernementales soulèvent d'ailleurs des problèmes complexes: les rapports entre les gouvernements et les entreprises, la nature des interventions politiques dans la vie économique du pays, le rôle respectif des compagnies et de l'Etat dans l'expansion des réseaux de communication, enfin les rapports entre les deux niveaux de gouvernement, fédéral et provincial. L'ensemble de ces questions constitue l'objet de ce chapitre. Premièrement, nous étudions les raisons qui incitent les gouvernements à intervenir; deuxièmement, nous examinons les formes de cette

intervention; troisièmement, et c'est la partie la plus considérable, nous nous penchons sur les politiques de subventions adoptées par les gouvernements fédéral et provincial.

I- Les raisons de l'intervention des gouvernements

Même si en théorie, pour les élites politiques et économiques canadiennes du XIXe siècle, l'Etat ne doit pas s'ingérer dans la vie économique du pays, la pratique admet de nombreuses exceptions. Les gouvernements se voient généralement attribuer un rôle de suppléance quand leur concours (surtout financier) est jugé indispensable à la réalisation de projets socialement ou économiquement nécessaires.

Dans son discours du budget, le 13 janvier 1874, le trésorier du Québec, J.G. Robertson, traduit bien cette attitude:

L'Etat doit se limiter à assister l'entreprise privée, en lui accordant des subventions ou en lui facilitant l'emprunt des sommes nécessaires à la réalisation de ses projets.

Surtout dans le secteur des communications, où des capitaux importants sont immobilisés pour de très longues périodes de temps, les entrepreneurs et les politiciens admettent l'opportunité d'une intervention des gouvernements. Le caractère monopolistique de ce type d'entreprise justifie aussi une surveillance publique du secteur.

Outre des objectifs évidents d'opportunisme politique, certaines raisons d'ordre général peuvent éclairer la motivation des gouvernements. Trois principaux groupes de facteurs expliquent leurs interventions: premièrement la volonté de développer le pays et d'ouvrir de nouvelles zones de colonisation, deuxièmement la grande inter-pénétration des élites économiques et politiques, ce qui assure

que les promoteurs et les entrepreneurs ont un accès facile auprès de ceux qui prennent les décisions politiques, et troisièmement l'incapacité de l'entreprise privée de financer seule ses projets de construction ferroviaire.

H.J.G. Aitken (1) a déjà abordé cette question des rapports entre l'Etat interventionniste et l'entreprise privée au Canada. Il a démontré qu'en l'absence de réservoirs de capitaux suffisants dans le pays même, les gouvernements, aux yeux desquels le développement économique canadien repose sur l'amélioration des voies de communication, se devaient d'apporter leur concours financier pour favoriser les grands objectifs d'expansion nationale. Du reste, l'économie canadienne tout entière repose sur l'exportation de produits naturels (le poisson, la fourrure, le bois, le blé, les minéraux), ce qui suppose des moyens de les transporter:

1 - Hugh J.G. Aitken, "Defensive expansionism: The State and Economic Growth in Canada", dans W.T. Easterbrook et M.H. Watkins, Approaches to Canadian Economic History, Toronto, McClelland and Stewart, Carleton Library 31, (c.1967) p. 183-221. Sur la même question, voir aussi F.H. Underhill, "Some reflections on the Liberal Tradition in Canada", dans Approaches to Canadian History, Canadian Historical Readings 1, UTP, 1967, p. 29-41; Hugh J.G. Aitken, "Government and Business in Canada: An Interpretation", dans Bus. Hist. Rev., 38(1), printemps 1954, p. 4-21; Robert Lively, "The American System: A Review Article", dans Bus. Hist. Rev. 29, 1955, p. 81-96; Carter Goodrich, Government Promotion of American Canals and Railroads 1800-1890, New-York, Columbia University Press, 1960, X-382p.

"The role of the state in Canadian development has been that of facilitating the production of export of the staple products. This has involved two major functions: planning and to some extent financing the improvement of the internal transport system (2).

Cette analyse est particulièrement valable pour le gouvernement central, mais elle s'applique aussi aux gouvernements provinciaux.

Revenons aux motifs de l'intervention économique des gouvernements.

Comme le note justement Jean Bouvier;

Toute politique économique est une réponse à une certaine situation économique; mais une réponse déterminée par les forces qui, à tel moment, dirigent, contrôlent, ou influencent l'Etat (3).

Quelles considérations incitent les gouvernements provincial et fédéral à intervenir dans le secteur ferroviaire? Elles sont militaires, dictant, par exemple, le tracé de l'Intercolonial, ou encore économiques, comme celles qui aboutissent à la construction du Ligne-Directe entre Montréal et le port de Saint-Jean (NB) pour court-circuiter l'Intercolonial, ou même politiques, comme le démontre la décision de construire le Pacifique-Canadien entièrement en territoire canadien à travers des régions inhabitées et difficiles, au nord du lac Supérieur. Dans son vaste programme de consolidation du régime confédératif, le gouvernement fédéral met en oeuvre plusieurs projets, dont la

2 - Aitken, "Defensive expansionism...", p. 220-221.

3 - Jean Bouvier, Initiation au vocabulaire et aux mécanismes économiques contemporains XIXe - XXe siècles, Paris, Société d'édition d'enseignement supérieur, "Regards sur l'histoire", 1969, p. 14-15.

construction d'un chemin de fer transcontinental entre l'Atlantique et le Pacifique: celui-ci doit permettre non seulement de coloniser les Prairies et ainsi anéantir les velléités américaines d'annexer ces territoires, mais aussi, à la faveur de la "politique nationale", de créer une économie canadienne fondée sur des complémentarités est-ouest. A l'échelle canadienne, les chemins de fer jouent donc un rôle capital d'intégration politique et économique entre les régions et entre les provinces.

Le développement économique exige des assises démographiques suffisantes, et dans un pays neuf et sous-peuplé comme le Canada au XIXe siècle, la colonisation et l'immigration préoccupent continuellement les gouvernements. Ainsi, au XIXe siècle, ils manifestent une volonté constante d'ouvrir de nouvelles régions à la colonisation, d'établir des colons partout où la chose est possible. Il suffit par exemple d'examiner une bibliographie des chemins de fer canadiens (4) pour constater les liens fréquents entre la colonisation et la construction ferroviaire car on associe souvent un projet de chemin de fer à une entreprise de colonisation ou d'immigration. Au Québec, les groupes canadiens-français pensent en terme de relocalisation des populations qu'on veut garder dans la province, alors que les groupes anglophones cherchent à attirer des colons irlandais, écossais, anglais ou américains. Les nombreuses requêtes des compagnies aux gouvernements

4 - Voir par exemple Grace S. Lewis (comp.), Bibliographical list of references to Canadian Railways, 1829-1938, Ottawa, Department of Trade and Commerce, Dominion Bureau of Statistics, 1938, v-99p.

reprennent inlassablement le thème de la colonisation, preuve qu'on la juge importante (ou en tout cas que le gouvernement la juge ainsi).

Chemins de fer, colonisation, intérêt national, voilà des mots qu'on associe souvent au XIXe siècle.

A une époque où l'émigration fait des ravages dans la population canadienne-française et où les gouvernements provinciaux et les élites québécoises cherchent à enrayer le mal, plusieurs compagnies ferroviaires peuvent ainsi jouir d'appuis spéciaux parce qu'elles réussissent à s'identifier au mouvement de colonisation, cette panacée à l'émigration. La colonisation est à l'origine de plusieurs projets (le Colonisation-Montfort, le Colonisation-Témiscamingue, le Colonisation-Nord-Montréal), mais toute compagnie qui espère des faveurs du gouvernement provincial se déclare au service de la noble cause de la colonisation.

Pour des motifs économiques, pour des raisons d'intérêt public, les gouvernements provincial et fédéral sont donc amenés à fournir des fonds aux compagnies ferroviaires. Par sa nature, la décision de développer un pays est politique; les "forces économiques" ou les besoins sociaux ne suffisent pas à faire naître et réaliser des projets jugés nécessaires au développement "forcé" du pays. De la sorte, les gouvernements sont appelés tantôt à appuyer financièrement des projets proposés par des entrepreneurs, tantôt à promouvoir eux-mêmes certains travaux. Les politiques de subventions deviennent alors des instruments de développement économique, une manière de créer des économies externes pour les entreprises, une façon d'agrandir les marchés. Plusieurs auteurs reconnaissent que la construction des

infrastructures économiques, dont les chemins de fer, est un facteur favorable, peut-être une condition, à la croissance économique (5). D'abord nécessaires à l'exportation des staples et à la colonisation, les chemins de fer peuvent secondairement favoriser d'autres développements, comme par exemple les moulins à farine qu'on établit à Port-Arthur/Fort-William, ou les industries du bois qui se développent le long du Témiscouata.

Par ailleurs, les gouvernements prennent à leur compte les ambitions des groupes économiques. Malgré qu'il proclame que le meilleur Etat soit celui qui gouverne le moins, le libéralisme du XIXe siècle, même au faite de son influence, s'accommode fort bien de l'intervention des gouvernements. Ses disciples les plus tenaces sont souvent les premiers à réclamer l'intervention des gouvernements pour établir des tarifs protecteurs, pour entreprendre des grands travaux, pour subventionner généreusement les entreprises ferroviaires.

Dans cette veine, Aitken conclut: "The creation of a national economy in Canada and, even more clearly of a transcontinental economy was as much a political as an economic achievement" (6). L'ambition de la bourgeoisie laurétiennne de faire du Saint-Laurent la grande route vers l'intérieur du continent ayant été ruinée vers le milieu du

5 - A.O. Hirschman, The Strategy of Economic Development, New Haven, Yale University Press, (c. 1958), xiii-217p.

6- Aitken, "Defensive expansionism...", p. 185.

siècle (7), ce groupe cherche alors à créer une économie transcontinentale britannique, l'objectif avoué de la "politique nationale" dans ses deux manifestations les plus remarquables, soit le régime protectionniste instauré en 1879 et la construction du Pacifique-Canadien durant les années suivantes. Les gouvernements canadiens épousent ainsi les aspirations d'une partie croissante de l'élite économique canadienne, et les deux parties se concertent pour assurer le développement économique canadien.

Cette liaison entre les gouvernements et le monde des affaires n'a pourtant rien d'unique: elle est la règle en Amérique du Nord où, malgré les déclarations de principe sur la libre entreprise et la non-intervention des gouvernements dans la vie économique, les gouvernements sont régulièrement intervenus dans le secteur économique. Ce phénomène a été mieux étudié aux Etats-Unis où l'homme politique, nonobstant le succès des mythes entourant l'entrepreneur comme type social, a souvent remplacé l'entrepreneur individuel "as the key figure in the release of capitalist energy" (8). L'amélioration des voies de communication (canaux et chemins de fer) constitue un thème majeur de l'histoire économique et politique des Etats-Unis au XIXe siècle: depuis le

7 - Voir Donald Creighton, The Empire of the St. Lawrence, Toronto, Macmillan, 1956, vii-441p.; W.T. Easterbrook et H.G.J. Aitken, Canadian Economic History, Toronto, Macmillan, 1956, xiii-606p.; F. Ouellet, Histoire économique et sociale du Québec 1760-1850. Structure et conjoncture, Montréal; Fides, (1966), xii -639p.; Gerald Tulchinsky, "The Montreal Business Community, 1837-1853", dans David S. MacMillan, Canadian Business History. Selected Studies, 1497-1971, Toronto, McClelland and Stewart, (c. 1972), p. 125-143; Samuel McKee Jr., "Canada's Bid for the Traffic of the Middle West: a Quarter-Century of the History of the Saint Lawrence Seaway, 1849-1874", dans CHAR 1940, p. 26-35.

8 - R.A. Lively, "The American System...", p. 81.

niveau local jusqu'au gouvernement fédéral, les pouvoirs publics planifient, font la promotion et encouragent une foule de projets reliés au transport (9). Dans les entreprises de grande envergure ou dans celles qui appliquent les grandes inventions (ici les chemins de fer au XIXe siècle), on doit réunir et risquer des capitaux importants: aux Etats-Unis, comme au Canada, le risque est généralement supporté par le trésor public plutôt que par des entrepreneurs. Ce que les historiens américains appellent le "système américain" pourrait tout aussi bien (ou mieux) se nommer le "système canadien", tellement les liaisons entre les gouvernements et les entreprises sont fortes. Au XIXe siècle, c'est une idée reçue qu'une entreprise d'Etat est synonyme d'ineptie, de gaspillage, de favoritisme, et surtout de non-rentabilité. L'Intercolonial sert inlassablement d'illustration à cette vérité que les entreprises d'Etat sont inefficaces (10). On en conclut qu'il est préférable, pour les gouvernements, d'aider les entreprises privées. Par contre, les pressions exercées par divers groupes forcent les gouvernements à assumer certaines fonctions de planification (très modestement), de promotion (un peu plus activement), d'investissement (beaucoup) et surtout de réglementation.

Par souci de développement économique, les gouvernements fédéraux et provinciaux successifs sont donc amenés à s'occuper activement de la vie économique du pays, et particulièrement du développement ferroviaire.

- 9 - Carter Goodrich, Government Promotion of American Canals and Railroads 1800-1890, passim.
- 10 - G.R. Stevens, Canadian National Railways, Vol. I: Sixty Years of Trial and error 1836-1896, Toronto, Clarke, Irwine, 1960, p. 198-222 où de nombreux exemples sont cités.

Mais ce qui rend possible la concertation des objectifs politiques et économiques, c'est avant tout l'interpénétration des élites économiques et politiques: les hommes d'affaires se font élire et accèdent au gouvernement sans abandonner les intérêts qu'ils détiennent dans certaines entreprises, ou encore des hommes déjà en politique participent directement à des entreprises commerciales ou autres. Le XIXe siècle ne se scandalise guère de constater que des ministres soient personnellement intéressés dans des entreprises bénéficiaires des largesses financières du gouvernement. Le ministre J.H. Pope, par exemple, est le principal intéressé au chemin de fer International (éventuellement intégré dans le Pacifique-Canadien) qui reçoit des subventions tant du gouvernement fédéral que provincial; en 1869, H.-G. Joly, le chef de l'Opposition à Québec, est président du Québec-Gosford; le premier ministre J.-A. Chapleau et sa belle-famille possèdent des intérêts importants dans le chemin de fer des Laurentides que Chapleau fait acheter au Pacifique-Canadien en même temps que le Québec-Montréal-Ottawa-Occidental, la ligne gouvernementale vendue en 1882. Plusieurs députés siègent dans les conseils d'administration des compagnies ferroviaires, et leur principale fonction est d'assurer l'accès facile au gouvernement ou au cabinet. Les conseils d'administration, qui comptent presque invariablement des politiciens ou des personnes ayant accès aux gouvernants, sont donc un premier lieu où se produit l'osmose entre les milieux politiques et économiques.

Elle se produit aussi grâce à la présence d'hommes d'affaires en politique: les Galt, les Robertson, les Sénécal et autres. Ils passent souvent de la vie politique au monde des affaires et vice-versa. Sur ce

va-et-vient entre les deux mondes s'établit la collusion qui caractérise leurs rapports: "Cette collusion de la politique et du rail donne une saveur particulière à l'histoire politique du Québec et du Canada durant cette période" (11). En Chambre, à Ottawa ou à Québec, chaque compagnie a son port-parole: au début de la période, par exemple, H.-G. Joly représente le Québec-Gosford à Québec, J.-G. Blanchet le Lévis-Kennébec, J. Cauchon le Rive-Nord, J.G. Robertson le Québec-Central. Entre le gouvernement et les entreprises, on sent toujours le monde grouillant des alliances entre politiciens et entrepreneurs qui s'échangent des services, des promesses, des appuis. Ces liaisons posent le problème fondamental du contenu de l'Etat: quelles en sont les bases, les appuis sociaux, la direction, les influences qui s'y exercent (12).

Ces contacts constants entre le monde des affaires et celui de la politique constituent une deuxième série de facteurs qui expliquent l'intervention des gouvernements dans la vie économique du pays. Une troisième explication tient à l'incapacité des entrepreneurs canadiens de réunir les capitaux nécessaires aux projets qu'ils veulent réaliser. L'Etat ayant jugé nécessaire, pour des raisons militaires, politiques ou économiques, d'améliorer les voies de communication, et les groupes locaux exerçant constamment des pressions pour qu'on assure des services de transport, les gouvernements n'ont pas de mal à

11 - Jean Hamelin et Yves Roby, Histoire économique du Québec 1851-1896, Montréal, Fides, 1971, p. 129.

12 - Bouvier, Initiation au vocabulaire..., p. 14-15.

justifier leur participation au capital des compagnies ferroviaires. Loin de repousser l'intérêt que les gouvernements leur portent, les compagnies réclament à grand cri une aide financière. Tant que les gouvernements ne cherchent pas à obtenir un contrôle direct sur l'administration des entreprises, ces dernières sont très heureuses de recevoir des subventions et quand elles n'arrivent pas à réaliser leur projet, elles sont même très heureuses de laisser leur place au gouvernement (pour l'Intercolonial et le Québec-Montréal-Ottawa-Occidental, par exemple). Dans ce système, les gouvernements ne deviennent entrepreneurs qu'en cas de grande nécessité.

En Angleterre, où il existe une population dense et une économie industriellement développée, le gouvernement ne ressent aucun besoin de contribuer des fonds à la construction ferroviaire mais dans un pays comme le Canada, les réservoirs de capitaux sont modestes, les groupes financiers difficiles à constituer, et les gains reposent davantage sur la spéculation, ce qui comporte un élément de risque supplémentaire pour un investisseur. Exceptionnellement; on a vu la formation de syndicats financiers canadiens, notamment pour construire le Pacifique-Canadien ou pour acheter la section est du Québec-Montréal-Ottawa-Occidental, mais en général les entrepreneurs et les compagnies ne possèdent ni capitaux ni accès à des fonds importants. Il est donc tout naturel qu'ils s'intéressent à la politique pour obtenir du trésor public les fonds dont ils ont besoin.

S'il existe en Amérique du Nord une mythologie autour de l'entrepreneur et du self-made man, il y a aussi un contre-mythe: celui du robber baron qui dilapide les trésors publics et vole

tout ce qu'il peut de qui il peut. Cette vision des choses est surfaite, mais on a parfois du mal, en lisant la correspondance entre les entrepreneurs et le gouvernement, à chasser cette image, reprise plus récemment sous le vocable de corporate welfare bums. Emportés par leur enthousiasme, des entrepreneurs peu scrupuleux ne ménagent pas des promesses qu'ils tiennent rarement, harcèlent sans arrêt les gouvernements pour exiger des subventions additionnelles, menacent de tout abandonner si on ne fait pas droit à leurs revendications. Contrairement à leurs témoignages solennels, les entrepreneurs sont généralement complètement dépourvus de capitaux, ne risquent à peu près rien dans leurs projets ferroviaires, et comptent uniquement sur les fonds publics: la promesse de subventions leur permet alors d'aller à l'étranger emprunter le nécessaire, à Londres ou à New-York.

Les subventions forment la base du financement de toutes les entreprises de chemin de fer: sans elles, un projet est presque automatiquement ruiné. Soumis aux pressions des groupes intéressés et désireux de promouvoir le développement économique, les gouvernements se prêtent volontiers à ce système qui permet aux compagnies d'aller chercher à l'étranger les fonds nécessaires. Comme l'argent des subventions provient ultimement des taxes, cette politique de subventions constitue en fait une forme d'épargne forcée, un prélèvement public pour favoriser le développement du pays.

Le contexte économique particulier du pays, les relations entre le monde politique et celui des affaires, enfin le manque de capitaux canadiens suffisants pour financer les nombreuses entreprises

ferroviaires qui naissent au XIXe siècle sont autant de facteurs qui incitent l'Etat à développer des politiques d'intervention dans le secteur des chemins de fer. Mais où et comment se fait cette politique?

II - L'intervention des gouvernements

Nous pouvons suivre la démarche interventionniste des gouvernements en posant certaines questions. Premièrement, quelle est la nature ou la forme des interventions? Ensuite, quelle rôle joue le gouvernement fédéral? Troisièmement, quelle place revient au gouvernement du Québec et quels sont ses rapports avec Ottawa?

Les interventions des gouvernements (outre la politique des subventions, dont il sera question dans la troisième partie de ce chapitre) prennent plusieurs formes: l'imposition de normes de construction, l'exigence de faire approuver les plans, profils, tracés et livres de renvoi, l'obligation de maintenir des niveaux de sécurité sur la voie, la nécessité de fournir certains services. Peu à peu, et contre leur gré, les compagnies sont assujetties à un nombre considérable de contraintes mais elles doivent bien se soumettre puisqu'elles tiennent leur charte des gouvernements d'une part, et parce que les subventions, la manne indispensable, sont assorties de conditions d'autre part.

Presque toutes les compagnies possèdent une charte votée dans une loi spéciale: celle-ci peut contenir des dispositions très précises sur le tracé, la capitalisation, l'organisation de la compagnie, sur les droits et les obligations des actionnaires et des obligataires, les délais de construction, et généralement toute autre

disposition que le gouvernement juge utile d'inclure dans cette loi.

Mais en plus de ces lois particulières, les gouvernements ont adopté des lois générales dont les dispositions s'appliquent, en principe à toutes les compagnies ferroviaires, et qui sont une compilation de clauses qu'on aurait normalement trouvées dans les chartes individuelles des sociétés. Elles définissent en détail les droits et les obligations des actionnaires, les procédures à suivre pour l'élection des directeurs, les modalités des réunions des actionnaires et des directeurs, les conditions de financement des entreprises, les pouvoirs généraux qu'elles peuvent exercer. La première de ces lois générales, au Canada, est adoptée en 1851 (la "Railway Clauses Consolidation Act, 1851"), et des révisions substantielles y sont apportées en 1859, 1868, 1879, et 1888. Au Québec, la première loi générale des chemins de fer est adoptée en 1868 et fait l'objet de plusieurs révisions jusqu'à la fin du siècle.

Au Canada, après 1867, le droit exclusif d'accorder des chartes appartient aux deux niveaux de gouvernement fédéral et provincial. Ainsi, ils gardent un contrôle sur l'activité ferroviaire en obligeant tout groupe de promoteurs à obtenir une charte. Les plus rusés cherchent à jouer un gouvernement contre l'autre, surtout lorsqu'à Ottawa et à Québec des partis différents sont au pouvoir, mais il faut toujours obtenir la constitution juridique d'une compagnie soit par le Parlement fédéral, soit par la Législature provinciale. Sans une charte, une compagnie n'aurait ni le droit d'exproprier les terrains dont elle a besoin, ni le droit d'incommoder tout un voisinage avec le bruit et la fumée, sans subir des poursuites devant les tribunaux pour nuisance publique. Les lois générales d'incorporation des compagnies ne

s'appliquent pas aux chemins de fer, et chaque compagnie ferroviaire doit faire passer une loi spéciale pour se constituer. Exceptionnellement, cependant, des compagnies sont créées par lettres-patentes: il s'agit de cas où le Parlement a voté des subventions pour la construction d'un tronçon, et où il a autorisé le Gouverneur-général en conseil (ou le Lieutenant-gouverneur en conseil dans les provinces) à constituer des compagnies pour construire les tronçons subventionnés. par le Parlement. (13).

Les compagnies relèvent des autorités qui les ont constituées, mais les voies traversant plus d'une province dépendent forcément du gouvernement central. Celui-ci par ailleurs, peut déclarer que certaines lignes sont à l'avantage général du pays. Cette simple déclaration suffit pour ranger ces lignes sous la juridiction fédérale. Ce processus fait progressivement passer la plupart des compagnies de chemin de fer sous juridiction fédérale (14). Un simple examen de la liste des lois adoptées par les divers parlements à la fin du XIXe siècle montre à quel point les chemins de fer occupent une place importante dans les travaux parlementaires.

Dans la pratique, les chartes appartiennent toujours à des sociétés par actions. Une personne peut théoriquement posséder seule

-
- 13 - Voir par exemple Harry Abbott, A Treatise on the Railway Law of Canada embracing Constitutional Law. The Law of Corporations. - Railway Securities. Eminent Domain. Contracts. Common Carriers. Negligence. Damages. Master and Servant. Text of Dominion and Provincial Railway Acts, etc. - Forms of Proceedings in Expropriation, Montréal, C. Théorêt, Law Bookseller and Publisher, 1896, xxxiv-426-clxxx-684p.
- 14- Voir André Lajoie, Le pouvoir déclaratoire du Parlement. Augmentation discrétionnaire de la compétence fédérale au Canada, Montréal, Presses de l'Université de Montréal, 1969, 161p.

une charte, mais cette situation ne se rencontre pas. L'avènement des compagnies par actions et notamment l'avènement de la responsabilité limitée, vers le milieu du XIXe siècle, représentent deux développements majeurs dans l'évolution des institutions du capitalisme libéral au XIXe siècle. Dans le droit canadien, les mots "compagnie" et "corporation" sont interchangeable, et ils correspondent aux sociétés anonymes par actions (15). Le Monetary Times, pour sa part, regrette qu'il n'existe pas, comme dans certains Etats américains, des lois générales pour constituer les compagnies ferroviaires sans recourir au Parlement, ce qui donnerait "full effect to the law of competition" (16). Mais on imagine la pagaille que causerait un tel régime.

Les compagnies doivent aussi soumettre à l'approbation des gouvernements certains documents de base: le tracé de la ligne projetée, le profil de la voie, l'évaluation des coûts de construction, enfin un livre de renvoi. Ce dernier document contient la liste de toutes les propriétés (le numéro du lot, le nom du canton, le nom du propriétaire, la quantité de terre voulue) traversées par la ligne proposée. En soumettant tous ces documents à leur approbation, les gouvernements peuvent exercer une surveillance sur des aspects techniques

15 - David H. Bonham et Daniel A. Seberman, "The nature of Corporate Personality", dans Jacob S. Ziegel, Studies in Canadian Company Law/Etudes sur le droit canadien des compagnies, Toronto, Butterworths, 1967, p. 3.

16 - Monetary Times, 19 juillet 1871, p. 46.

de la construction (les courbes, les pentes, la nature du terrain traversé, le tracé) et exiger des modifications avant qu'il ne soit trop tard. Chaque gouvernement embauche des ingénieurs, chargés d'examiner ces documents et de faire des recommandations au ministre responsable. Il y a donc un premier contrôle avant la construction de la voie: un autre suivra après la construction alors qu'une inspection devra précéder l'ouverture de la voie à la circulation des passagers et du fret. Sans l'approbation des ingénieurs chargés de l'inspection, une compagnie ne peut ni ouvrir sa ligne ni recevoir ses subventions. Les sources disponibles ne permettent pas de dire si les deux niveaux de gouvernement ont les mêmes exigences ou si l'un est plus rigoureux vis-à-vis les entreprises.

Une autre forme de contrôle imposé aux compagnies ferroviaires est l'obligation de remettre un rapport statistique annuel. La décision du gouvernement fédéral, en 1875, de recueillir ces statistiques suscite une résistance majeure de la part des sociétés qui considèrent ces renseignements comme un domaine exclusif où le gouvernement n'a pas à s'immiscer. Ces rapports statistiques, dont la compilation est publiée chaque année, concernent le capital de la compagnie et sa composition, les caractéristiques de la voie, le type de marchandises transportées, les revenus et les dépenses de la compagnie, les accidents survenus sur la voie, et d'autres données encore. Plusieurs compagnies refusent pendant quelques années de fournir leur rapport, alléguant que le gouvernement n'a pas le droit d'exiger ces renseignements "confidentiels". De même, lorsque le

gouvernement fédéral veut, en 1884, obtenir la liste des actionnaires du Grand-Tronc, les directeurs de la compagnie refusent de la donner puisque toutes les compagnies ne sont pas tenues d'en faire autant. Mais la compagnie finit par céder au début de 1886 (17). Le gouvernement fédéral, et plus tard le Québec, obligent de plus les sociétés subventionnées à signer des contrats de subvention stipulant les conditions que l'entreprise doit remplir pour obtenir ses subventions.

Le tableau des tarifs qu'une société veut appliquer au transport de passagers et de fret sur sa voie doit aussi obtenir l'approbation des gouvernements. Le principal effort d'uniformisation semble avoir été fait au milieu des années quatre-vingt avec l'adoption d'un tableau commun pour la classification des marchandises (le "Joint Tariff Classification"), ce qui permet d'uniformiser la classification pour toutes les compagnies.

Une dernière forme d'intervention, propre au gouvernement québécois, est la tentative de nommer des directeurs aux conseils d'administration des compagnies. Par exemple, en 1870, les subventions au Rive-Nord sont assorties d'une condition: le gouvernement pourra nommer quatre des douze directeurs de la compagnie. Sous le gouvernement Mercier, cette question soulèvera beaucoup de difficultés quand le gouvernement voudra désigner deux directeurs du Québec-Central, ce que

17 - Toute la correspondance à ce sujet se trouve dans le fonds du Comité des chemins de fer du Conseil Privé, APC RG 46, boîte 12, nos 3099, 3125, 3126, 3143.

la compagnie refusera d'accepter.

Par le biais de toutes ces obligations (normes de construction, approbations de plusieurs documents, délais de construction, inspections), les gouvernements fédéral et provincial arrivent peu à peu à exercer un contrôle croissant sur l'ensemble des chemins de fer. La protection du public est la principale justification de cette surveillance et les subventions constituent le levier qui permet aux gouvernements de forcer les compagnies à se conformer. Mais examinons maintenant les manifestations particulières de l'intervention du gouvernement fédéral.

Au XIXe siècle, le gouvernement canadien ne pratique pas ce qui pourrait s'appeler une planification générale du développement économique ou ferroviaire. Les esprits ne l'admettraient pas, et le gouvernement lui-même n'en voit ni le besoin ni l'utilité. Mais même en l'absence d'une politique ferroviaire systématique, Ottawa obéit cependant aux impératifs de quelques grands objectifs qui orientent l'élaboration de la politique fédérale: la consolidation politique et économique de la Confédération. Les deux principaux fruits de cette politique de consolidation sont l'Intercolonial, qui relie des Maritimes au Canada central, et le Pacifique-Canadien, qui finit par traverser tout le continent, du Pacifique à l'Atlantique. Ces grands objectifs impliquent des dépenses fédérales considérables en faveur des deux projets. Quant aux politiques de subventions, elles répondent à des considérations diverses, mais souvent politiques: fréquemment partisans, elles sont surtout inspirées par des ambitions régionales. Si le gouvernement central subventionne des chemins de fer situés en

Ontario, il peut difficilement, sur le plan politique, refuser des subventions à des chemins de fer québécois; s'il en accorde aux Maritimes, les autres provinces en réclament de semblables. Ainsi, le gouvernement fédéral est peu à peu amené à subventionner des compagnies d'un intérêt très local, même si on les déclare "à l'avantage général du Canada". Au début du régime confédératif, les hommes politiques considèrent comme un accroc à l'autonomie des provinces que le gouvernement fédéral subventionne une ligne locale. Mais des pressions partisans, politiques ou économiques, forcent le gouvernement central à élargir sa politique des subventions afin d'aider les nombreuses compagnies dispersées dans tout le pays.

Chaque niveau de gouvernement établit des organismes qui lui permettent d'exercer les contrôles voulus sur les entreprises et d'administrer les subventions. Dans chacun se trouvent des employés qui exercent les fonctions de surveillance et de réglementation. Un Bureau des travaux publics (Board of Works) est constitué dans le Bas-Canada dès 1839, et il continue de fonctionner dans le Canada-Est jusqu'en 1859 quand le Ministère des travaux publics (le "département" des travaux publics) est fondé. Ces organismes ont la responsabilité, du point de vue gouvernemental, de toutes les questions touchant le transport, la navigation, les bateaux à vapeur, les ponts, les canaux, les chemins de fer. En 1867, lors de la Confédération, un Ministère des travaux publics est établi à Ottawa, tandis qu'à Québec on trouve le Ministère de l'agriculture et des travaux publics. En 1879, toutes les questions fédérales touchant les transports sont confiées au nouveau Ministère

des chemins de fer et canaux (18). La construction récente de l'Intercolonial et des débuts du Pacifique-Canadien, et généralement toute l'expansion ferroviaire qui se produit à l'époque favorisent la création de ce nouveau ministère, divisé en deux branches: les chemins de fer et les canaux. Il existera jusqu'en 1936, alors que sera fondé le Ministère des transports.

Un autre organisme fédéral joue un rôle de premier plan: le Comité des chemins de fer du Conseil privé. Etabli en 1868 par la première loi générale des chemins de fer du régime confédératif, le comité a pour principale responsabilité d'assurer la sécurité des voies ferrées. Il est le successeur de l'ancien Bureau des commissaires de chemin de fer (Board of Railway Commissioners) qui a existé sous le régime de l'Union. Le Comité des chemins de fer se compose de quatre membres du cabinet et d'un secrétaire. Il reçoit les avis des compagnies qui veulent ouvrir une partie ou la totalité de leur ligne (l'avis d'un mois est exigé), et il hérite également de tous les pouvoirs de l'ancien Bureau des commissaires. A la suite du rapport de la Commission royale d'enquête sur les chemins de fer, la commission Galt, en 1888 (19), les pouvoirs du Comité des chemins de fer seront augmentés. Le Comité existe jusqu'en 1903, alors qu'on crée le Bureau des commissaires de

18 - Les ministres fédéraux des chemins de fer et canaux, durant notre période, sont: Charles Tupper (1879-1885), John Henry Pope (1885-1889), John A. Macdonald (1889-1892), John Graham Haggart (1892-1896), et George Andrew Blair (1896-1904).

19 - Report of the Royal Commission on Railways, with Appendices, Ottawa, Printed by MacLean, Rogers and Co., 1888, 41p. (aussi publié dans les Documents de la session du Canada, 1888, no 8a).

chemin de fer du Canada (Board of Railway Commissioners of Canada), dont les activités commencent en 1904. Sauf pour un appel à la Cour suprême du Canada sur des questions de juridiction ou de loi, ou au Gouverneur-général en conseil à sa discrétion, le Bureau des commissaires juge en dernier ressort de toutes les questions touchant les chemins de fer. Au XIXe siècle, le Comité des chemins de fer du Conseil privé garde à son service des ingénieurs qu'il charge régulièrement d'inspecter les voies nouvellement construites ou des voies anciennes qui ont fait l'objet de plaintes, de vérifier le remplacement des rails et des dormants détériorés, d'assurer la qualité de la construction et de l'entretien des voies et des ponts, d'examiner les dispositifs de sécurité, d'approuver les tracés, plans, profils et estimés que les compagnies soumettent au gouvernement fédéral.

Un dernier mécanisme d'intervention fédérale est la création de commissions royales d'enquête: celles-ci portent sur des questions spécifiques (comme le scandale du Pacifique) ou sur l'ensemble de la question des transports. Dans l'histoire de la Confédération canadienne, plusieurs grandes commissions royales se sont penchées sur les problèmes du transport et ont présenté des rapports en 1888, en 1917, en 1931, en 1951, en 1961 (20). La commission Galt est la seule créée au XIXe siècle à la suite de plaintes portées contre les tarifs excessifs des compagnies. Les commissaires (A.T. Galt, président, C. Schreiber, George Moreley, E.R. Burpee) recommandent la création

20 - On trouve une liste des commissions et les références exactes aux rapports de chacune dans George Fletcher Henderson, Federal Royal Commissions in Canada 1867-1966, Toronto, UTP, (c. 1967), passim.

d'un tribunal dont la compétence toucherait tous les litiges entre les compagnies de chemin de fer, toutes les questions relatives aux arrangements ou traités entre les compagnies, l'établissement des tarifs de fret et de passager. La commission recommande aussi l'adoption d'une classification uniforme et commune des marchandises. Le tribunal proposé par la commission n'est pas créé, mais les pouvoirs du Comité des chemins de fer du Conseil privé sont accrus.

Quant au gouvernement du Québec, il manifeste dès le début du régime confédératif son intérêt dans les chemins de fer et sa politique de subventions prend forme dès 1869. Les activités provinciales dans le secteur des chemins de fer présentent beaucoup de ressemblances avec ce qui se produit à Ottawa, mais aussi quelques différences. Les politiciens de l'époque croient que les lignes "d'intérêt local" doivent être de juridiction provinciale et que le gouvernement central ne doit s'occuper que des grands projets d'envergure nationale, comme l'Intercolonial ou le Pacifique-Canadien. Au début, deux faits contraignent le gouvernement provincial à la modestie dans ses subventions: les faibles ressources financières de la province (le budget provincial, en 1869, n'est que de \$1,18 million) et la question du partage de la dette de l'ancien Canada-Uni entre l'Ontario et le Québec. Le règlement de la question du partage de la dette (prise en charge par le gouvernement fédéral en 1873) et l'impossibilité pour le Rive-Nord et le Colonisation-Nord

Montréal d'achever la construction de leurs voies, poussent le gouvernement provincial à se lancer, en 1875, en pleine dépression économique, dans un important projet de construction afin d'assurer l'achèvement d'une voie ferrée continue entre la ville de Québec et Ottawa. Des sommes considérables sont investies, au cours des années suivantes, dans ce projet du Québec-Montréal-Ottawa-Occidental, sommes partiellement recouvrées du gouvernement fédéral dans les années quatre-vingt.

Si les politiques fédérales semblent répondre à certains grands objectifs nationaux, il en va autrement à Québec où les politiques ne semblent pas poursuivre des objectifs très définis: on retrouve continuellement des thèmes tels que la colonisation, le développement des ressources, la promotion de l'agriculture par l'accès aux marchés urbains, mais ces objectifs ne semblent pas inspirer une ligne de conduite claire. Lorsqu'il inaugure sa politique de subventions aux chemins de fer, en 1869, le gouvernement Chauveau se tourne résolument vers la promotion des chemins de colonisation, et lorsqu'il entreprend en 1875 la construction du Québec-Montréal-Ottawa-Occidental, le gouvernement de Boucherville cherche surtout à profiter des avantages du commerce de l'Ouest. Mais en dehors de ces deux cas, il n'est guère facile de discerner quelles sont les grandes politiques du gouvernement provincial, car elles restent diffuses et sujettes à mille caprices de

partisanerie. Selon les circonstances et les fortunes politiques des partis ou des hommes, les objectifs du gouvernement changent, d'autant plus qu'une bonne douzaine de premiers ministres différents se succèdent à la barre entre 1867 et 1897. C'est un facteur qui peut expliquer le manque de continuité dans les politiques ferroviaires.

Les politiques qui comptent, celles qui entraînent des conséquences, sont décidées à Ottawa. Deux assises soutiennent la dominance d'Ottawa: la compétence constitutionnelle et les ressources financières. Ces dernières sont beaucoup plus considérables à Ottawa qu'à Québec, et le gouvernement fédéral dispose ainsi de possibilités plus grandes d'aide, bien qu'on ne doive pas en conclure qu'il dépense plus au Québec que ne le fait le gouvernement provincial. D'autre part, la constitution favorise l'emprise du gouvernement fédéral dont les lois ont primauté en cas de conflit. Mais surtout, le pouvoir déclaratoire dont dispose Ottawa lui permet de mettre progressivement sous sa juridiction toutes les lignes importantes. On voit même l'avocat du Jonction-Montréal-Champlain, en 1880, affirmer: "I further claim that the local Legislators have no power to grant railway charters at all" (21). Même si peu de gens contestent véritablement le droit des provinces d'accorder des chartes,

21 - Mémoire de C.P. Davidson, dans Montreal - Champlain Junction Min Book, APC, RG 30, vol 419, p. 24.

on doit cependant constater le rôle de plus en plus subalterne que tient le Québec dans les questions ferroviaires.

Dans le gouvernement québécois, il existe dès 1867 un Ministère (appelé "département") des travaux publics et de l'agriculture, dont relèvent toutes les questions ferroviaires. Plus précisément, elles sont administrées par le Bureau des chemins de fer, responsable de faire respecter les lois provinciales touchant les chemins de fer et dont le directeur durant toute la période 1867 à 1896, est Edouard Moreau. Le Conseil exécutif de la province possède aussi son Comité des chemins de fer, constitué le 8 octobre 1870 en vertu de la loi générale des chemins de fer de 1869 et composé de quatre ministres. Mais il ne semble pas se réunir très régulièrement si on en juge par ses procès-verbaux (22).

La lecture de la correspondance entre les compagnies ferroviaires et le gouvernement provincial laisse entrevoir la faible estime dans laquelle on tient le gouvernement. Les promoteurs essaient souvent de le bousculer comme une municipalité de campagne, et ils usent à son égard d'un ton parfois condescendant, quand il n'est pas méprisant. Il existe d'ailleurs autour du gouvernement divers "rings" de

22 - Conseil exécutif. Comité des chemins de fer (1870-1909), 4 volumes, dans ANQ, Fonds officiel du Conseil exécutif.

chemins de fer, des groupes qui se forment pour assurer les dispositions favorables du gouvernement à l'endroit de tel ou tel projet. En 1875, le gérant du Grand-Tronc, C. Brydges, déclare qu'à Québec, le succès d'un projet de chemin de fer dépend davantage de la somme d'argent qu'on peut mettre dans un lobby que des mérites du projet (23). Cette attitude semble courante, même si on trouve des compagnies plus respectueuses, au moins dans les formes, de l'autorité du gouvernement provincial.

A Ottawa, on utilise les chemins de fer pour favoriser le développement économique canadien, mais le Québec peut-il faire de même pour favoriser le développement de la province? On peut penser qu'il y parvient dans une certaine mesure puisque l'économie provinciale continue de se développer et qu'elle connaît au début du XXe siècle une expansion. Mais il reste significatif que les véritables leviers de commande de l'économie, tels que les chemins de fer, échappent progressivement au contrôle du gouvernement provincial. Des économistes, tels F.-A. Angers, ont affirmé que le réseau ferroviaire québécois est nettement inférieur à celui de l'Ontario parce qu'il est fait non pour servir et intégrer les centres urbains québécois entre eux, mais comme un corridor entre les Maritimes et le reste du Canada (24). Ce

23 - Cité dans A.W. Currie, The Grand Trunk Railway of Canada, Toronto, UTP, 1957, p. 145.

24 - F.-A. Angers, "Les chemins de fer et la Province de Québec", dans Actualité économique, 12(3-4), juin 1936, p. 271-274.

manque de développement du réseau peut s'expliquer en partie par les politiques d'Ottawa, mais il peut aussi refléter la faiblesse du système municipal au Québec. En Ontario, il semble que les municipalités, surtout au début de la période des grandes constructions ferroviaires, aient plus contribué à l'expansion du réseau ferroviaire ontarien que les municipalités du Québec n'ont contribué au réseau québécois.

Le grand instrument que possède Ottawa pour assurer sa primauté, c'est son pouvoir déclaratoire, qu'on peut définir comme

la faculté que possède le parlement fédéral de modifier de son propre chef, au détriment des législatures provinciales et sans leur consentement, la sphère de sa compétence législative relativement aux travaux qu'il déclare à l'avantage général du Canada ou de deux ou plusieurs provinces (25).

Ce vaste pouvoir procède de la clause 92(10)(c) de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, clause qui énumère, parmi les compétences fédérales, "les ouvrages qui, bien qu'entièrement situés dans la province, seront, avant ou après leur exécution déclarés, par le Parlement du Canada, être à l'avantage général du Canada". En 1919, le gouvernement fédéral ira jusqu'à prétendre que tous les chemins de fer

sont à l'avantage du Canada (26).

Avant 1882, le gouvernement central ne s'intéresse qu'aux grands projets nationaux. Mais au moment où il commence à subventionner des chemins de fer "locaux", il énonce aussi son pouvoir déclaratoire: par une loi de 1883, le Parlement fédéral déclare à l'avantage général du Canada toute une série de lignes de chemin de fer, et aussi toute ligne ou embranchement se raccordant à ces lignes. Ce puissant outil de centralisation administrative porte atteinte à l'autonomie des provinces: l'Ontario et le Nouveau-Brunswick protestent contre cette politique, mais au Québec, c'est l'Opposition qui, dans un grand discours de Honoré Mercier sur l'autonomie provinciale, blâme le gouvernement fédéral (27). Durant la période de 1867 à 1896, ce pouvoir déclaratoire est utilisé une quarantaine de fois à l'endroit de compagnies ferroviaires situées partiellement ou entièrement au Québec (28).

26 - L.M. Gouin et B. Claxton, Expédients constitutionnels adoptés par le Dominion et les provinces. Etude préparée pour la Commission royale des relations entre le Dominion et les provinces, Polycopié, Ottawa, 1939, p. 23-25; voir aussi R.A.C. Henry et associés, Tarifs-marchandises des chemins de fer au Canada. Une étude préparée pour la commission royale des relations entre le Dominion et les provinces, Polycopié, Ottawa, 1939, p. 63-69 et p. 76-81.

27 - J.O. Pelland, Biographie, conférences, etc. de l'hon. Honoré Mercier, Montréal, s.e., 1890, p. 397-437.

28 - Lajoie, Le pouvoir déclaratoire..., p. 123-151, où se trouve une liste de toutes les déclarations.

Ottawa jouit en plus d'une compétence exclusive sur le commerce interprovincial (et par conséquent sur toute voie ferrée qui relie une province à une autre) et sur les eaux navigables. Surtout, le gouvernement central reçoit toutes les grandes sources de revenus. Les deux niveaux de gouvernement ne luttent donc pas à armes égales dans le secteur des chemins de fer.

Un phénomène fondamental qui prend racine au XIXe siècle et se poursuit au XXe siècle, c'est la consolidation de toutes les lignes ferroviaires dans un nombre limité de grands réseaux. Ce processus contribue à faire passer un nombre toujours croissant de compagnies sous la juridiction fédérale, ce qui provoque la dépossession progressive du gouvernement provincial dans le secteur ferroviaire. Ce passage du réseau ferroviaire sous la compétence fédérale prive le gouvernement provincial d'un outil indispensable, dans le cas où il aurait eu la volonté d'établir une politique globale ou une stratégie de développement. Les décisions économiques sont donc prises à Ottawa et non à Québec.

La manifestation la plus visible de l'intervention des gouvernements dans le secteur ferroviaire reste la politique des subventions que chaque niveau de gouvernement adopte.

III - Les politiques de subventions aux compagnies ferroviaires

Durant les trente premières années de la Confédération, les gouvernements fédéral et provincial contribuent d'importantes sommes à la construction des chemins de fer. Dans cette troisième partie du chapitre, nous voulons décrire les éléments et les manifestations de la politique d'aide aux chemins de fer, à Ottawa et à Québec. Cette aide peut prendre plusieurs formes: des subventions en argent, en terres, en garantie d'intérêts, pour citer les principales. Indirectement, les gouvernements peuvent aussi aider les compagnies en leur accordant des reploiements de subventions, de l'aide technique, des avances sur les subventions, des prêts, des lettres de crédit, des souscriptions.

Plusieurs projets d'envergure ont vu le jour sous l'Union, notamment le Grand-Tronc, plusieurs fois bénéficiaire de l'aide financière du gouvernement canadien. Dès 1849, la première loi d'aide aux chemins de fer autorise le Gouverneur-général à garantir un intérêt de 6% sur le coût de toute ligne de plus de soixante-quinze milles de longueur quand les propriétaires auront eux-mêmes dépensé plus de la moitié du coût total de construction et complété la moitié de la voie. La loi promet aussi £20.000 stg (en intérêts) pour la construction du Halifax-Québec. Au moment de cette première loi accordant de l'aide aux chemins de fer, trois lignes importantes sont en construction: le Great-Western, le

Northern et, au Québec, le Saint-Laurent-Atlantique qui doit relier, en s'aboutant au Atlantique-Saint-Laurent, Montréal à Portland (Maine). Au cours des quinze années suivantes, plusieurs autres mesures d'aide, surtout en rapport avec le Grand-Tronc, sont adoptées. De plus, sous le régime de l'Union, on crée le fonds d'emprunt municipal qui permet aux municipalités d'emprunter pour aider certains projets ferroviaires (29).

Au moment de la Confédération, le rapport du Commissaire des chemins de fer établit ainsi les dépenses faites jusqu'alors pour les chemins de fer:

TABLEAU I

LES DEPENSES FAITES POUR LES CHEMINS DE FER AVANT 1867

	<u>Canada-Est</u>	<u>Canada-Ouest</u>
1) Dépenses faites à même les fonds provinciaux: par le gouvernement	\$ 7.098.893, ²⁶	\$13.165.906, ⁷⁵
2) Dépenses à même d'autres fonds que ceux de la province, tel qu'on peut l'établir:	\$36.177.359, ¹⁶	\$80.321.057, ⁸³
Coût total de construction et du roulant au 30 juin 1867	\$43.276.252, ⁴²	\$93.486.964, ⁵⁸
Longueurs en milles	575,25 milles	1393,39 milles

SOURCE: Rapport des Travaux publics, 1867,
DSC, I, 1867-68, vol 5 no 8,
App. 70, p. 554-555.

29 - Sur le fonds d'emprunt municipal, voir A. Faucher, "Le fonds d'emprunt municipal dans le Haut-Canada, 1852-1867", dans A. Faucher, Histoire économique et unité canadienne, Montréal, Fides, 1971, p. 83-105.

Le tableau I nous fait voir la situation en 1867: d'après ces chiffres, le gouvernement canadien a fourni 16,4% du capital des chemins de fer du Bas-Canada et 14,1% dans le Haut-Canada. Le coût de construction atteint les sommes astronomiques de \$72.230 le mille dans le Bas-Canada et \$67.093 dans le Haut-Canada. Ces chiffres ne doivent pas nous étonner puisqu'ils donnent la "valeur nominale" des chemins de fer. Suite à une dilution importante du capital dans des entreprises comme le Grand-Tronc, où des titres sont achetés ou vendus à des prix ne représentant qu'une fraction de leur valeur nominale, et suite aussi à la pratique de capitaliser les intérêts et les dividendes impayés, le capital nominal atteint des sommes considérables, mais il ne reflète pas les véritables coûts de construction et d'équipement d'une voie, ni les sommes réellement investies dans les chemins de fer. Dans ce tableau, on notera aussi à quel point le réseau ontarien est mieux développé que celui du Québec: le second ne représente que 41,3% de la longueur du premier. Il est possible que les municipalités soient la cause de ce déséquilibre: en Ontario, elles sont beaucoup plus actives dans la promotion des entreprises de chemin de fer.

A la fin du XIXe siècle, des fonctionnaires fédéraux du Ministère des chemins de fer et canaux compilent un tableau comparatif des sommes que le gouvernement fédéral a dépensées pour les chemins de fer dans chacune des provinces

de la Confédération entre le 1^{er} juillet 1873 et le 28 septembre 1896. Comme le montre ce tableau, le gouvernement central n'a pas, malgré l'achat par le Pacifique-Canadien du Québec-Montréal-Ottawa-Occidental, investi de grandes sommes au Québec. Le fédéralisme n'est pas alors très "rentable" puisque le Québec, avec 31,2% de la population du pays,

TABLEAU II

LES DEPENSES FEDERALES POUR LES CHEMINS DE FER (1867-1896),
SELON LES PROVINCES

<u>Province/territoire</u>	<u>total versé</u>
Ontario	\$ 29.889.153, ⁵¹
Québec	\$ 14.666.937, ⁶¹
Nouveau-Brunswick	\$ 9.045.538, ⁰⁷
Nouvelle-Ecosse	\$ 14.718.155, ²¹
Ile-du-Prince-Edouard	\$ 635.830, ²⁷
Manitoba	\$ 8.024.432, ³⁷
Colombie-britannique	\$ 21.441.700, ⁴²
Territoires du Nord-Ouest	\$ 7.604.819, ⁶⁰
TOTAL	\$106.026.567, ⁶⁶

SOURCE: "Statement showing the amount of money expended in each Province of the Dominion Government, from the 1st of July, 1873, to the 28th September, 1896, for constructing, equipping and subsidizing railways in Canada", Department of Railways and Canals, Railway correspondence, APC RG 43, A-1, vol 15, partie 9, sujet 928.

ne reçoit que 13,8% de toutes les subventions fédérales aux chemins de fer, alors que l'Ontario en reçoit 28%, la Nouvelle-Ecosse 13,9%

et la Colombie-britannique 20,2%. Avec presque le tiers de la population du Canada, le Québec arrive donc quatrième parmi les bénéficiaires des subventions fédérales aux chemins de fer. Le Québec ne jouit pas d'une position politique ou économique qui le rende indispensable à la Confédération. On peut penser que la Nouvelle-Ecosse est bien servie grâce à C. Tupper, ministre des chemins de fer de 1879 à 1884, mais aussi par la nécessité qu'éprouve le gouvernement central d'apaiser cette partenaire récalcitrante qui parle de sécession. Quant à l'Ontario, il profite d'une situation géographique avantageuse puisque toutes les grandes artères reliant l'est à l'ouest doivent traverser son immense territoire. Dans le cas du Pacifique-Canadien, par exemple, l'Ontario reçoit une grande partie des subventions parce que la voie, en traversant les vastes étendues du nord de la province, apporte une part accrue à l'Ontario.

Mais cette situation défavorable se limite-t-elle au secteur des chemins de fer? Un examen des dépenses faites pour les travaux publics à deux dates, soit 1867 et 1882, tend à confirmer que le Québec ne reçoit pas une part proportionnelle à sa population dans les investissements du gouvernement central (Voir le TABLEAU III). Les politiciens québécois de l'époque, consciemment ou non, doivent connaître ces choses, et on comprend alors mieux la révolte (ou quasi-révolte) qu'ils font en 1884 et 1885 pour forcer J.A. Macdonald à obliger le Pacifique-Canadien à acheter tout le Québec-Montréal-Ottawa-Occidental et à donner des subventions aux chemins de fer québécois. C'est en 1882 que le gouvernement fédéral commence à donner des subventions aux compagnies de chemin de fer autres que les grandes artères

TABLEAU III

LES DEPENSES FAITES POUR LES TRAVAUX PUBLICS PAR
LE GOUVERNEMENT FEDERAL, SELON LES PROVINCES,
A DEUX DATES (1867 et 1882)

<u>Province/territoire</u>	<u>1867</u> (total des invest.)	<u>1882</u> (total des invest.)
Nouvelle-Ecosse (canaux et chemins de fer seulement)	\$ 6.280.764	\$11.924.099
Ile-du-Prince-Edouard (chemins de fer, havres, ports)	\$ 3.339.116	\$ 1.057.734
Nouveau-Brunswick (chemins de fer seulement)	\$ 4.642.484	\$14.743.440
Québec	\$18.842.437	\$24.149.766
Ontario	\$34.978.662	\$32.209.057
Colombie-britannique	\$ 92.000	\$ 5.083.396
Territoires du Nord-Ouest	-	\$ 2.977.337
Manitoba	-	\$ 6.352.985
Divers	-	\$ 132.491
	\$68.175.465	\$98.640.307

SOURCE: Rapport général du Ministre des travaux publics
du 30 juin 1867 au 1er juillet 1882, DSC XVI,
1883, vol 7, no 10a, p. Xliii

nationales: le Québec peut alors espérer obtenir une meilleure part des subventions fédérales. L'année 1882 constitue donc un tournant significatif dans la politique fédérale des subventions aux chemins de fer. Commence alors la pratique d'accorder \$3.200 le mille à un grand nombre de voies ferrées. L'année suivante, en 1883, onze compagnies, dont cinq au Québec, reçoivent des subventions pour des parties de leur ligne.

Au Québec, toutes les subventions fédérales aux chemins de fer se font en argent, pour la simple raison que le gouvernement d'Ottawa ne possède pas de terres dans les anciennes provinces. Habituellement de \$3.200 le mille durant toute notre période, les subventions peuvent exceptionnellement atteindre \$6.000 le mille et même \$12.000 le mille (lors de l'achat de la section ouest du Québec-Montréal-Ottawa-Occidental par le Pacifique-Canadien). En 1885, des sommes de \$1.600 le mille et de \$500 le mille sont attribuées respectivement au Montréal-Sorel et au Jonction-Montréal-Champlain. De plus, le gouvernement fédéral distribue parfois des sommes globales: en 1884, il accorde \$170.000 annuellement pour quinze ans (ou la garantie d'intérêts pour une somme identique) pour la construction du ligne-Directe entre Montréal et Saint-Jean (NB), somme globale qui permet de dissimuler une subvention portant sur une section située dans le Maine. Le chemin des Grandes-Piles est lui aussi bénéficiaire d'une subvention de \$217.000 et aussi, en 1885, le gouvernement verse une aide de \$1,5 million au Pacifique-Canadien pour l'achat du chemin du Nord (la section est de l'ancien Québec-Montréal-Ottawa-Occidental).

Ces subventions grèvent de plus en plus lourdement le budget fédéral: la catégorie "communication et transport" absorbe en 1867 13,1% du budget fédéral, mais en 1896, elle consomme 35,7% des dépenses, (Voir le TABLEAU IV). Dans ce tableau, on voit croître non seulement les dépenses au poste des communications et transports, mais aussi la dette publique: durant la période, la dette triple alors que la population n'augmente que de 45%. Dans l'ensemble de ces dépenses, toutefois, les chemins de fer ne représentent qu'une faible proportion.

TABLEAU IV

LES REVENUS DU GOUVERNEMENT FEDERAL, LES DEPENSES FAITES AU POSTE "COMMUNICATION ET TRANSPORT" ET LA DETTE PUBLIQUE DIRECTE ET INDIRECTE DU CANADA, POUR CERTAINES ANNEES

<u>année</u>	<u>revenu total</u> (millions \$)	<u>dépenses pour</u> <u>comm. et transp.</u> (millions \$)	<u>dette totale</u> (dir. et indir.) (millions \$)
1867	13,7	1,8	93,9
1870	19,4	5,8	111,4
1875	22,6	13,1	152,7
1880	29,6	14,0	185,9
1885	33,5	19,2	251,8
1890	38,6	14,7	259,5
1895	36,6	16,0	280,5
1896	37,8	18,5	283,3

SOURCE: C. Urquhart, H.A.H. Buckley, Historical Statistics of Canada, passim.

Le TABLEAU V montre les sommes que le gouvernement fédéral a versées aux chemins de fer subventionnés:

TABLEAU V

LES SUBVENTIONS FEDERALES VERSEES AUX CHEMINS DE FER
(1884-1897)

<u>année se terminant le 30 juin</u>	<u>somme versée</u>
1884	\$ 208.000
1885	\$ 403.245
1886	\$2.171.249
1887	\$1.406.253
1888	\$1.027.071,92
1889	\$ 846.721,83
1890	\$1.491.595,72
1891	\$1.079.105,87
1892	\$1.061.615,93
1893	\$ 624.794,07
1894	\$1.043.285,10
1895	\$1.123.949,10
1896	\$ 648.145,49

SOURCE: Rapport annuel du Ministre des chemins de fer et canaux, dans les DSC.

Etant donnée l'absence de subventions fédérales aux chemins de fer québécois avant 1883, et suite aux demandes pressantes des entreprises, les contributions financières de la province à la construction ferroviaire acquièrent donc une importance d'autant plus grande et mettent encore davantage en relief la participation du gouvernement provincial au capital des sociétés de chemins de fer.

Quels motifs incitent les gouvernements québécois successifs à s'endetter pour aider les entreprises de chemin de fer? Presque toujours, les subventions sont une condition sine qua non de la construction d'une voie ferrée, étant donnée la faible capitalisation réelle de la plupart des sociétés ferroviaires. Pour soutenir ces compagnies, des sommes considérables, d'autant plus onéreuses que les ressources de la province restent modestes, leur sont versées. Sur le plan financier, deux grands déblocages se produisent durant notre période: le premier, en 1873-1874, fait suite au règlement de l'inquiétante question du partage de la dette du Canada-Uni entre l'Ontario et le Québec, et le second, en 1882, suit la vente du Québec-Montréal-Ottawa-Occidental. Quelles formes prennent ces subventions? La gamme des possibilités est considérable, et on pourrait en dresser une liste très longue. Avant 1867, les souscriptions au capital-actions des compagnies (surtout par les municipalités), les garanties d'intérêt, les prêts, les subventions en terre, sont les formes les plus communes d'aide. Après la Confédération, le gouvernement du Québec accorde principalement trois types de subventions: en terres, en argent et en garanties d'intérêt. L'évolution de la politique québécoise des subventions aux chemins de fer se révèle nettement dans les nombreuses

lois d'aide aux entreprises ferroviaires. Dans les prochaines pages, nous analysons l'histoire des subventions québécoises durant la période 1869-1897. Plusieurs périodes se distinguent dans cette évolution.

D'abord timide et hésitante, et en tout cas modeste, la politique de subventions aux chemins de fer devient de plus en plus généreuse durant la première période, entre 1869 et 1874. La timidité initiale s'explique par la précarité financière de la province en attendant le règlement du partage de la dette du Canada-Uni. Par contre, le gouvernement québécois veut répondre à des besoins pressants, au premier rang desquels se trouve l'émigration qui ne cesse d'inquiéter les élites politiques et religieuses. Devant l'ampleur de ce problème aux implications politiques et religieuses autant que démographiques, tous les gouvernements québécois ont voulu réagir vigoureusement. Partout, dans les journaux, dans les revues, dans les discours politiques, la colonisation se présente comme la panacée au problème de l'émigration. Pour favoriser les "chemins de colonisation", que plusieurs songent pendant un temps à construire en lisses de bois pour minimiser les coûts, le gouvernement Chauveau inaugure en 1869 la politique provinciale de subventions aux chemins de fer.

Cette année-là, la province offre à certaines compagnies une modeste aide en argent, soit une somme égale à 3% du coût de construction (maximum autorisé de \$5.000 le mille) pendant vingt ans. La loi prévoit d'autre part une aide additionnelle pour les ponts jugés "exceptionnels", c'est-à-dire coûtant plus de \$5.000. Mais dès l'année suivante, en 1870, 3,2 millions d'acres de terre sont mis de côté, en

quatre blocs, pour venir en aide aux entreprises ferroviaires. Ce revirement soudain s'explique par le contexte où évolue le gouvernement. D'une part il manque d'argent, et d'autre part il possède de vastes étendues de terres inoccupées. Presque toutes les provinces, à cette époque, ont recours à des subventions en terres. Entre 1870 et 1897, le gouvernement provincial changera souvent son fusil d'épaule, favorisant tantôt les subventions en terres, tantôt les subventions en argent, selon l'état financier de la province. L'inconstance du gouvernement à cet égard trahit son incapacité à se résoudre à l'abandon d'une aide en terres que peu de compagnies souhaitent. Deux temps forts ressortent, en 1870 et en 1882, mais la politique est vouée à l'échec, ce que démontre la volonté quasi-unanime des compagnies à échanger leur aide contre de l'argent, car dans un pays contenant beaucoup de terres inoccupées et disponibles, une entreprise ne peut guère espérer monnayer avec succès des subventions en terres.

En 1870 et 1871, la subvention habituelle est de 10.000 acres le mille. Mais en subventionnant quatre nouvelles compagnies, en 1872, le gouvernement leur offre le choix entre des terres ou des "débentures capitalisées", ce qui donne de fait une subvention totale de \$1.750, versée d'un seul coup. Après cette date, il n'y a aucune nouvelle subvention en terres pendant dix ans, et en 1874, la plupart des compagnies peuvent choisir entre leur subvention en terres et une subvention en argent de \$2.500 le mille.

Durant la période suivante, entre 1875 et 1882, le fait dominant est évidemment la construction du Québec-Montréal-Ottawa-Occidental (QMOO). En prenant en main ce projet de construire une voie ferrée continue

entre Québec, Montréal et Aylmer, le gouvernement s'engage dans un programme de dépenses qui taxeront lourdement les ressources de la province, et l'empêcheront d'aider davantage les autres projets de construction ferroviaire. Il faut cependant ajouter qu'en 1878, le gouvernement autorise une pratique qui a pour effet d'augmenter les subventions: les reploiements. Le germe de cette idée est déjà présent dans la loi de 1876 qui permet de reporter sur les parties construites d'une voie, une somme de \$1.000 réservée aux sections non construites. En 1878, l'idée se généralise quand la loi autorise le Lieutenant-gouverneur à faire, à même le reste d'une subvention attribuée à une compagnie, une avance de \$1.000 le mille pour des sections non encore construites (la loi de 1876 ne s'appliquant qu'aux sections déjà construites). De fait, les principaux reploiements auront lieu au début des années quatre-vingt-dix. On verra alors le Ottawa-Gatineau, par exemple, prendre la totalité des subventions afférentes aux 5e et 6e section et les reporter sur les deux premières. Ici, le reploiement est donc total, et il permet effectivement de doubler la subvention sur certaines sections. Mais revenons aux subventions régulières.

En 1875, la plupart des compagnies voient leur subvention portée de \$2.500 à \$4.000 le mille. Ces sommes sont toujours payables en "débentures capitalisées", c'est-à-dire en titres obligataires du gouvernement. A l'avenir, aussi, il acceptera de verser les subventions pour des sections de 10 milles, au lieu de 25, et il avancera \$75 le mille à même les subventions d'une compagnie pour payer les coûts d'arpentage, de localisation de la ligne et pour la confection des plans, profils et livres de renvoi. L'avance de \$75 est payable au moment où

les documents sont déposés au Ministère de l'agriculture et des travaux publics.

En 1876, outre le reploiement dont il a été question plus haut, le gouvernement habilite quatre compagnies (le Lévis-Kennebec, le Québec-Central, l'International et le Sud-Est) à recevoir et à se partager les subventions des compagnies dont les chartes deviendraient périmées, pourvu que cette redistribution ne dépasse pas \$1.500 le mille et pourvu que la subvention totale sur un mille de voie n'excède jamais \$6.000.

La vente du QMOO par le gouvernement Chapleau, en 1882, permet à la province de reprendre sa politique d'aide aux chemins de fer. A ce moment, plusieurs compagnies reçoivent des subventions variant entre 3.000 et 10.000 acres le mille. La loi autorise aussi les entreprises à conserver les terrains miniers qui peuvent gire sous les terres concédées, contre le paiement de \$2 l'acre, mais en déduisant cette somme de la subvention "en calculant la valeur des terres à une piastre l'acre". Ainsi, le gouvernement affirme implicitement que les terres données en subvention valent \$1 l'acre. Il faut ensuite attendre 1886 pour que reprennent les subventions en terre: quatre tronçons reçoivent alors 4.000 acres le mille, mais surtout, le gouvernement inaugure alors sa politique de conversion des subventions. Les compagnies qui le désirent pourront à l'avenir échanger leurs subventions en terre contre de l'argent, au taux suivant: \$0,35 l'acre au moment où la subvention est exigible, et un deuxième \$0,35 quand le gouvernement aura réussi à vendre les terres attribuées à la compagnie.

En 1886, quelques subventions en argent sont attribuées. Mais dans l'ensemble, la période 1882-1887 est marquée par la prudence. L'arrivée de Honoré Mercier au pouvoir va cependant tout changer, car après un temps d'arrêt, le gouvernement reprend avec éclat une généreuse (et très généreuse) politique d'aide aux chemins de fer. Selon l'expression de Mercier lui-même, toutes les lignes seront subventionnées (30). La pratique se répand alors de donner à la fois, et aux mêmes compagnies, des terres et de l'argent. Par exemple, le Jonction-Beauharnois reçoit en 1888 une subvention de \$5.000 et 5.000 acres le mille. Plusieurs compagnies, cependant, ne reçoivent que des terres; d'autres obtiennent des sommes globales, comme le Jonction-Montréal-Champlain à qui le gouvernement attribue \$150.000.

A la veille des élections de juin 1890, Mercier écrit à presque toutes les compagnies ferroviaires de la province pour leur promettre de nouvelles subventions, et à la fin de l'année, nous assistons à une avalanche de subventions qui déferlent sur les compagnies. Dix-huit d'entre elles reçoivent des terres, généralement au taux de 10.000 acres le mille (ce qui donne \$3.500 en argent). A lui seul, le Québec-Central obtient plus d'un million d'acres. Aucune compagnie ne bénéficie de nouvelles subventions en 1891. Mais à la fin de cette année, le scandale de la baie des Chaleurs, qui tire sa source dans les subventions ferroviaires, précipite le départ du gouvernement Mercier.

30 - Discours du 10 avril et du 16 mai 1888, dans J.O. Pelland, Biographie, discours...Mercier, p. 194-197 et p. 548.

Le retour des Conservateurs au pouvoir, en 1891, inaugure une dernière période, de 1892-1897, caractérisée par une politique de "retranchement". Le gouvernement veut obliger les compagnies à terminer les travaux de construction qu'elles ont entrepris, sous peine de perdre leurs subventions. Une loi de 1893 met les compagnies devant cette obligation. Le gouvernement ne badine pas, car en 1894, les compagnies délinquantes (malgré une interprétation très large de ce qui constitue une "reprise des travaux") perdent leurs subventions, et la loi énumère explicitement toutes les subventions annulées. Ces subventions périmées ont une valeur de \$960.792 en argent, et de \$464.976 en terres (au taux de \$0,35 l'acre). En somme, la province n'accorde plus de nouvelles subventions, et elle cherche à réduire le fardeau des subventions antérieures. En 1897, le gouvernement provincial offre aux compagnies qui ont droit au deuxième \$0,35 l'acre sur les terres antérieurement converties, de racheter ces droits à la moitié de leur valeur nominale; soit à \$0,175 l'acre. Les compagnies en profitent pour éteindre cette réclamation contre le gouvernement. Au total, elles auront donc touché, pour les terres, \$0,525 l'acre (\$0,35 + \$0,175 = \$0,525).

Il faut bien conclure que la politique de subvention en terres est un échec. Malgré des velléités de colonisation, les compagnies finissent toujours par renoncer à en faire. Ne possédant pas de véritables ressources, elles manquent, par-dessus toute chose, de liquidités. Elles ont donc plus besoin d'argent que de terres, et chaque fois qu'elles auront le choix, elles préféreront l'argent. Pour les sociétés ferroviaires, ce sont les seules subventions qui

comptent.

Avant de terminer cette section sur les subventions provinciales, ajoutons quelques mots sur une troisième forme d'aide: les garanties d'intérêt. Cette garantie augmente la valeur des obligations. Parfois, une entreprise ou un contracteur pense augmenter considérablement la valeur des titres obligataires de sa compagnie si les intérêts de ces titres sont garantis par le gouvernement. La conversion d'une subvention en garantie d'intérêt est autorisée en 1875, mais en 1884, le gouvernement améliore encore le système en permettant aux compagnies qui le désirent de déposer auprès du gouvernement les sommes nécessaires pour obtenir une garantie sur l'ensemble d'une émission d'obligations. La loi stipule cependant que les intérêts sur les obligations ne devront pas excéder le taux d'intérêt payé par les banques où le gouvernement déposera les fonds que les compagnies lui auront confiés.

Il appert donc que durant les trente premières années du régime confédératif, la province de Québec a accordé une grande quantité de subventions, sous diverses formes. Les conséquences de la politique ferroviaire des gouvernements québécois sur les finances publiques sont profondes à cause des subventions versées aux chemins de fer (Voir le TABLEAU VI).

La principale conséquence est la création d'une importante dette provinciale, la plus élevée du pays (31). Alors qu'en 1881-1882, la

31 - Pour les quelques pages qui suivent, sur les emprunts et la dette provinciale, nous avons utilisé principalement les trois sources suivantes: les Statuts du Québec (les lois des subsides, les lois de finances, les lois autorisant des emprunts), les comptes publics de la province, publiés annuellement dans les Documents de la session du Québec, et finalement, nous avons glané certains détails dans Robert Rumilly, Histoire de la province de Québec, Montréal, Fides, volumes 1 à 7.

TABLEAU VI
LES SUBVENTIONS VERSEES AUX CHEMINS DE FER
PAR LE GOUVERNEMENT ET LES MUNICIPALITES
DU QUEBEC (1874-1900)

<u>année</u> (au 30 juin)	<u>subventions versées par la province</u>			<u>subventions versées</u> <u>par les municipalités</u>
	<u>cdf</u> <u>subv.</u>	<u>cdf</u> <u>gouvern.</u>	= <u>total</u>	
	(1)	(2)	(3)	(4)
1874	186.051	-	186.051	-
1875	359.393	650.706	1.010.099	513.000
1876	195.746	1.322.055	1.517.801	-
1877	278.539	3.203.131	3.481.670	122.000
1878	464.487	2.146.108	2.610.595	688.145
1879	402.768	1.900.981	2.303.749	208.900
1880	233.361	268.129	501.490	322.100
1881	216.466	2.206.328	2.422.794	10.000
1882	73.630	837.392	911.022	-
1883	99.058	582.900	681.958	261.000
1884	137.466	437.554	575.020	25.000
1885	273.182	182.778	455.960	45.000
1886	316.663	5.457	322.120	60.842
1887	736.896	8.000	744.896	125.000
1888	648.275	14.000	662.275	114.158
1889	1.049.847	26.800	1.076.647	74.674
1890	3.327.418	16.000	3.343.418	56.500
1891	885.256	70.364	955.620	18.100
1892	744.267	6.701	750.968	91.296
1893	841.085	9.370	850.455	105.004
1894	928.449	46.978	975.427	-
1895	848.911	5.609	854.520	-
1896	250.186	-	250.186	-
1897	1.339.857	6.618	1.346.475	25.000
1898	196.825	2.360	198.645	-
1899	100.079	-	100.079	-
1900	90.276	-	90.276	-

SOURCE: Annuaire Statistique du Québec 1914, p. 330.
(N.B.: les trois premières colonnes sont tirées de l'Etat des comptes publics du Québec pour l'exercice 1913, p. 534-545; la liste des subventions municipales est tirée de l'Annuaire des Statistiques de chemin de fer du Canada pour l'année se terminant le 30 juin 1913; enfin, la deuxième colonne concerne tout simplement le QMOO).

dette nette s'élève à \$7.349.613, elle a grimpé à \$21.217.282 en 1895-1896 (32). Les chemins de fer ne sont évidemment pas la raison unique de cette augmentation de la dette, mais ils y tiennent le rôle principal. A la fin de la période étudiée, la dette par tête se chiffre à \$10,43 au Québec, mais elle est inexistante en Ontario. A 5%, une dette de \$21 millions constitue une charge fixe de plus d'un million de dollars par année, alors que les revenus de la province, en 1895-1896, ne s'élèvent qu'à \$3.883.054.

Après 1867, les principales sources de revenus pour la province sont les subventions fédérales aux provinces et les terres publiques. Mais l'insuffisance de ces ressources pour payer tous les engagements de la province conduit les gouvernements successifs à faire des emprunts à Londres, à New-York, à Paris. Ne pouvant ou ne voulant pas taxer davantage, la province contracte des emprunts, à l'étranger parce que les capitaux autochtones sont rares. Le gouvernement québécois fait un premier emprunt de \$4 millions en 1874: il écoule alors ses titres à 97½. La dette fondée du Québec date de ce moment. En vertu d'une loi adoptée en 1875, le gouvernement fera deux nouveaux emprunts, en 1876 et 1878. A cette dernière date, le Québec doit plus de \$10 millions.

En 1880, le gouvernement Chapleau est à nouveau contraint de recourir à l'emprunt pour payer les subventions promises aux chemins de fer et pour achever la construction du QMOO. L'emprunt de \$800.000 stg (5%, 30 ans) est finalement fait à Paris, où on jette d'ailleurs les

32- Voir les comptes publics de la province de Québec, dans les
DSQ.

bases du Crédit Foncier Franco-Canadien. Les titres québécois sont alors vendus à 98, sans frais ni commission. La vente du QMOO en 1882 soulage un peu la dette publique, mais celle-ci reste importante et continue en fait de croître. Un nouvel emprunt de \$3,5 millions est contracté en 1882, alors que l'argent du Pacifique-Canadien payé pour la section ouest du QMOO est versé dans un fonds d'amortissement.

La "dette flottante" atteint en 1887 la somme de \$3,76 millions, et en 1890 elle est rendue à \$7,5 millions. Le gouvernement emprunte, en 1891, \$4 millions, à Paris, emprunt renouvelé en 1893. Deux petits emprunts, à Paris et à Londres, sont contractés en 1894. Ainsi, à la fin de la période, la dette publique atteint \$25,5 millions, alors que l'Ontario en 1896-97 ne porte le poids d'aucune dette provinciale. Au Québec, le service de la dette grève lourdement le budget provincial.

TABLEAU VII

LA DETTE FONDÉE DU QUÉBEC (1875-1896)

<u>année</u>	<u>dette fondée</u>	<u>dépôts temporaires</u>	<u>total</u>
1876-1877	8.012.944	7.464	8.020.408
1881-1882	7.349.613	600.000	7.949.613
1886-1887	10.527.273	1.329.105	11.856.378
1891-1892	15.181.320	3.555.943	18.737.263
1896-1897	24.202.654	1.357.214	25.559.867

SOURCE: Annuaire du Québec, 1917, p. 247.

En 1877, les intérêts et les frais d'administration imposent une charge de \$407.176, mais en 1891, ce fardeau a atteint \$1.271.596, pour grimper en 1895 presque à \$1,5 million. Ainsi, plus du tiers du budget provincial va au service de la dette (33).

33- Voir les comptes publics de la province, diverses années, dans DSQ.

Il est donc clair qu'une des conséquences les plus importantes de la construction des chemins de fer au Québec, c'est l'endettement de la province.

Conclusion

Un ensemble de facteurs a donc amené les divers niveaux de gouvernement à intervenir dans le secteur des chemins de fer. Principalement, trois grands facteurs semblent expliquer cette décision: les besoins de développer économiquement le pays, les pressions des milieux de promoteurs et entrepreneurs qui réclament des subventions, l'incapacité des compagnies de trouver les capitaux nécessaires à leurs projets. Dans le cas du Québec, les questions de la colonisation semblent avoir occupé une grande place parmi les préoccupations des gouvernements provinciaux. Les interventions sont de deux ordres: d'une part elles prennent la forme de subventions accordées aux compagnies ferroviaires (en argent, en terres, ou sous d'autres formes), et d'autre part elles imposent toute une série de contrôles et de mesures de surveillance.

Avant 1882, le gouvernement fédéral s'occupe exclusivement des grands projets nationaux, l'Intercolonial et le Pacifique-Canadien, mais après cette date il commence à subventionner les compagnies "locales" et il use de son pouvoir déclaratoire pour faire passer sous sa juridiction un nombre toujours plus grand de voies ferrées. Dans la distribution des subventions fédérales, le Québec ne semble guère avoir reçu une part proportionnelle à sa population, ni, a fortiori, à son étendue.

Les politiques québécoises d'aide aux chemins de fer sont soumises à des contraintes financières importantes, surtout dans les premières

années du régime confédératif. Aussi le gouvernement a-t-il recours tantôt aux terres publiques tantôt à des fonds empruntés à l'étranger pour aider les compagnies ferroviaires. Sur le plan provincial, l'endettement du Québec est une des conséquences majeures de sa politique généreuse d'aide aux chemins de fer. Par contre, il est indispensable que le gouvernement vienne en aide aux chemins de fer parce que les compagnies manquent beaucoup de capitaux.

Les gouvernements ont donc joué, dans le développement du réseau des chemins de fer, un rôle capital, indispensable. Sans eux, la plupart des chemins de fer n'auraient pas été construits (en tout cas pas avant longtemps), ce qui nous permet de reprendre l'idée énoncée par Aitken, qu'en l'absence de réservoirs de capitaux suffisants au pays et suite à la volonté des gouvernements de favoriser le développement économique par la construction de meilleures voies de communication, les gouvernements se devaient d'intervenir et d'apporter aux compagnies une aide financière.

Dans le prochain chapitre, nous analyserons la place des compagnies dans la construction du réseau ferroviaire.

CHAPITRE II

LES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER

Le rôle important tenu par les gouvernements dans le développement ferroviaire du Québec au XIXe siècle ne doit pas nous faire oublier que les sociétés anonymes (les compagnies), institutions privilégiées du capitalisme libéral, exercent dans ce régime les principales fonctions de production et d'échange. Rouage essentiel de ce système économique, elles constituent le mécanisme concret par lequel se prennent la plupart des décisions économiques, dont elles assurent aussi l'exécution. Puisque d'une part les gouvernements limitent au minimum leur participation directe dans le secteur économique et que d'autre part les entrepreneurs individuels ne possèdent pas assez de ressources pour concurrencer les sociétés anonymes, il n'est pas étonnant de constater l'essor de celles-ci au cours du XIXe siècle. Leur prolifération repose du reste sur deux traits nouveaux et caractéristiques de l'entreprise aux XIXe et XXe siècles: la société par actions et la responsabilité limitée. Combinés, ces deux éléments permettent de réunir un grand nombre de propriétaires dans une même entreprise, sans trop de risques. Les grandes entreprises industrielles et les grands projets de construction, comme les chemins de fer, exigent de gros capitaux qui doivent rester fixes pendant des années. Comme il se trouve peu de personnes capables

de supporter financièrement de tels coûts ou mêmes désireuses de tant risquer dans une seule entreprise, les sociétés par actions, qui permettent de diviser une propriété entre plusieurs actionnaires, seront partout l'instrument par lequel le capital nécessaire aux grands projets sera réuni.

Les compagnies ferroviaires sont les premières grandes entreprises de l'époque contemporaine: obligées d'embaucher un personnel nombreux, de le disperser dans plusieurs endroits, de tenir des comptabilités d'autant plus complexes que leur réseau est étendu, elles annoncent déjà les grandes sociétés du XXe siècle. Au Canada, le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien illustrent l'avènement de ce type de grande société.

Pour étudier l'évolution des compagnies ferroviaires québécoises durant les dernières décennies du XIXe siècle, nous procédons en deux étapes: dans une première section, nous examinons la manière dont se fait la promotion et le lancement d'une compagnie, et dans la deuxième, nous analysons le financement d'une entreprise ferroviaire.

I - La promotion des compagnies

Promouvoir une entreprise de chemin de fer, c'est premièrement trouver les appuis nécessaires auprès des groupes sociaux intéressés: leur concertation constitue la meilleure garantie du succès d'un projet. Tantôt les ambitions d'une ville à augmenter son commerce, tantôt les démarches de personnes sensibles aux besoins de la colonisation,

tantôt le désir de marchands ou d'industriels de développer les transports pour faciliter l'exploitation des matières premières, tantôt la volonté d'un entrepreneur qui veut construire une voie ferrée, tantôt les activités d'un politicien désireux de favoriser sa région par la construction d'une voie ferrée, voilà autant de facteurs qui, séparément ou par groupe, peuvent faire naître un projet de chemin de fer. Entre les hommes d'affaires, les politiciens, et la population en général, l'accord est facile sur les avantages et l'utilité d'un chemin de fer. Ainsi, tout nouveau projet de chemin de fer recueille facilement l'appui de groupes nombreux dans les régions où il doit passer.

Dans la promotion d'une entreprise, certains appuis sont plus particulièrement recherchés: celui des municipalités intéressées, celui des sommités locales (les curés, les députés, les marchands). Il s'agit en somme d'agiter la question et d'obtenir le plus grand nombre possible d'appuis. Assez fréquemment, les autorités locales (ou encore une chambre de commerce) convoquent une assemblée publique où le projet est présenté et discuté, à la suite de quoi des résolutions l'endossant sont adoptées. Pour obtenir une charte, un comité provisoire se met sur pied, composé typiquement d'hommes d'affaires locaux, de quelques hommes politiques (préférentiellement de la bonne couleur politique, c'est-à-dire du parti au pouvoir). Il effectue les démarches nécessaires: présentation d'une requête au gouvernement (à Ottawa ou à Québec), habituellement parrainée par le député de la région, demandant la constitution d'une compagnie.

Si un projet paraît inutile ou peu pratique, une opposition peut surgir pour en empêcher la réalisation. Par exemple, une compagnie

existante voit toujours d'un mauvais oeil l'arrivée d'un intrus qui lui disputera un trafic déjà insuffisant.. Souvent, toutefois, le gouvernement consent tout de même au projet et une nouvelle compagnie voit le jour: la plupart du temps, elle n'arrive pas à réaliser son projet, mais selon ses énergies ou ses appuis, elle pourra au moins le commencer. La création de ces entreprises n'a pas toujours la "pureté d'intention" qu'on souhaiterait: parfois la constitution d'une compagnie se fait dans le seul dessein de nuire à un autre projet, en proposant de traverser le même territoire qu'une société existante. La plupart du temps, les chartes (ou lois constitutives) des compagnies stipulent des délais pour commencer et pour terminer les travaux de construction, mais ils sont souvent reportés car les compagnies parviennent très rarement à les respecter. Le succès d'une entreprise dépend souvent des subventions que la compagnie pourra se faire attribuer: mais si elle a la chance de compter quelques députés, ou préférablement un ministre, parmi ses promoteurs, elle augmente considérablement ses chances de réussite. A preuve, l'International, dont le président, John Henry Pope, jouit aussi de l'avantage d'être le ministre canadien des chemins de fer et canaux; par coïncidence, c'est l'International qui reçoit en 1885 le contrat de construction du Ligne-Directe.

Règle générale, une compagnie doit, avant de se mettre officiellement en marche et d'élire des directeurs réguliers,

obtenir des souscriptions représentant 10% de son capital autorisé. La loi stipule habituellement que le souscripteur doit verser 10% de sa souscription. Par exemple, si le capital autorisé d'une compagnie est fixé à \$1 million, elle doit obtenir des souscriptions au montant de \$100.000; mais les souscripteurs doivent verser seulement le dixième de cette somme, soit \$10.000. Au total, donc, une compagnie dont le capital est fixé à \$1 million peut officiellement se mettre en marche dès qu'elle obtient \$10.000, soit 1% de son capital autorisé. Encore les promoteurs cherchent-ils souvent le moyen (qu'ils trouvent fréquemment) de ne pas verser ce 1% du capital. C'est assez dire que les coûts de construction ne sont en général pas payés par les actionnaires, mais plutôt par d'autres sources: les obligataires, les gouvernements, les contracteurs, les fournisseurs et ouvriers impayés. Il est du reste exceptionnel de voir une compagnie réclamer des versements sur les souscriptions de ses actionnaires.

La loi constitutive d'une compagnie nomme des directeurs provisoires mais dès qu'elle a obtenu des souscriptions équivalant 10% de son capital autorisé, une société peut procéder à l'élection de directeurs réguliers, lesquels font ensuite l'élection d'un président et d'un vice-président. Dans cette phase, les relations entre la compagnie et le gouvernement sont critiques. D'où la présence fréquente d'hommes politiques à la tête des compagnies. Des noms

politiques reconnus servent à rassurer l'opinion publique, mais surtout donnent accès au gouvernement. Officiellement organisée, une compagnie peut alors entreprendre la phase de la construction, ce qui dépend entièrement du financement du projet. Sans une aide du gouvernement provincial ou fédéral, un projet avorte. Plus influençables, les municipalités sont les premières approchées. Bien que généralement trop pauvres pour offrir de grosses sommes, elles consentent souvent à promettre des subventions, plus ou moins importantes selon les municipalités. Mais principalement, une compagnie s'adresse aux gouvernements provincial et fédéral, auxquels des requêtes font valoir les droits de la compagnie et de la région concernée à recevoir des subventions et à jouir de la générosité de l'Etat. Au plan idéologique, les requêtes des compagnies sont très révélatrices: elles exposent les véritables problèmes, soulignent les aspirations profondes, font appel aux grandes idées qui sous-tendent l'action des gouvernements. Les postulats des actions gouvernementales y apparaissent clairement: la colonisation, le développement commercial, l'exploitation des ressources naturelles, le développement des voies d'accès aux marchés étrangers. La thématique de ces documents traduit bien les préoccupations de l'époque. Si par bonheur son plaidoyer est bien présenté et soutenu par des groupes de pression suffisants, une compagnie obtient des subventions et elle peut alors passer à la phase des emprunts de capitaux auprès des banques.

N'ayant rien à hypothéquer, une compagnie ne peut pas encore émettre de titres obligataires.

Il arrive exceptionnellement qu'une compagnie ferroviaire construise elle-même sa voie ferrée (c'est le cas, par exemple, du Colonisation-Montfort), mais une telle décision comporte de graves risques puisqu'en cas de revendications des fournisseurs et des ouvriers, une chose assez courante dans le monde des chemins de fer, ces réclamations se feraient directement contre l'entreprise de chemin de fer et non contre un contracteur particulier. Pour une compagnie qui entreprend elle-même la construction de sa voie, d'autres problèmes surgissent, inhérents au contrôle, à la surveillance, à l'exécution des travaux de construction. Par ailleurs, les personnes impliquées dans la promotion de ces entreprises ferroviaires ne sont pas forcément, ni même généralement, expérimentées dans la construction de chemins de fer. C'est pourquoi, règle générale, les compagnies accordent des contrats de construction, parfois après des appels d'offres, souvent à l'un des directeurs, à une compagnie de construction ou à un contracteur individuel. Ne disposant d'à peu près aucuns fonds (tout au plus 1% du capital autorisé), les compagnies de chemin de fer ne peuvent pas payer en argent comptant. Elles sont si pauvres qu'on voit parfois les sociétés de construction s'engager à payer les frais d'administration de la compagnie de chemin de fer! Mais cette pratique semble disparaître complètement dans

les dernières décennies du XIXe siècle alors que chaque entreprise dispose théoriquement de son 1% du capital autorisé. En paiement, un contracteur reçoit les promesses de subventions (qu'il ira vendre aux banques) et aussi, en général, des titres de la compagnie (des actions libérées et/ou des obligations). Avec des ressources réelles aussi maigres, les difficultés financières ne peuvent tarder à venir. Alors les travaux ralentissent, le contracteur est assailli de toute part par des créanciers mécontents, la compagnie presse le gouvernement de la secourir sous peine de voir tout le projet s'effondrer. Ce scénario n'a rien d'exagéré, il reflète la réalité.

La maîtrise de la compagnie appartient alors, souvent, au contracteur qui en a reçu des actions libérées, ou à des personnes qui ont acquis ces titres du contracteur. Entre-temps, la compagnie a probablement essayé d'écouler des titres obligataires qu'elle est bien forcée de céder à vil prix. Ne pouvant parfois payer les intérêts sur ces titres, elle passe alors sous le contrôle des obligataires qui, de la sorte, deviennent les propriétaires de la ligne. Cette mue des obligataires en actionnaires ne garantit pas davantage la rentabilité d'une entreprise, souvent mal construite et criblée de dettes. Alors les compagnies cherchent parfois à se fusionner à d'autres lignes pour former un plus grand réseau. Ainsi naissent des projets grandioses pour relier l'Atlantique au lac Supérieur, Montréal à la baie James,

le Saint-Laurent à la Nouvelle-Angleterre. Mais ces aventures quixottiques vont rarement très loin. Tôt ou tard, la compagnie se trouve au pied du mur: elle est alors mise en faillite, louée, vendue, cédée, fusionnée. Si les propriétaires sont chanceux, le bail peut comporter une amélioration de leur sort financier, comme lorsqu'on leur promet des intérêts sur les titres qu'ils détiennent. Sinon, ils perdent une partie ou la totalité des fonds investis.

Mais quels groupes d'intérêts peuvent le mieux agiter la question d'un chemin de fer? Nous en examinons successivement quatre: les entrepreneurs, les groupes d'intérêt régionaux, le clergé, les politiciens. Chacun à sa façon, parfois pour des raisons divergentes, apporte un appui précieux aux divers projets de chemin de fer qui voient le jour.

Les entrepreneurs, dans un régime capitaliste, sont censés constituer les moteurs du progrès économique, l'élément dynamique dont l'énergie lance des projets et en assure la réalisation. Ils ne financent pas habituellement leurs entreprises, comptant à ce sujet sur les capitalistes qui, eux, risquent des fonds dans l'espoir de réaliser des profits. Dans cette perspective, le profit devient le salaire payé à ceux qui se montrent prêts à courir des risques financiers en supportant des initiatives nouvelles

et progressives (1). Cette fonction d'entrepreneur, selon Thomas C. Cochran, se résume à ceci: "the function by those responsible for the inauguration, maintenance, or direction of a profit-oriented enterprise" (2). Les entrepreneurs constituent donc un élément important dans le lancement d'un projet, et il convient de nous arrêter sur le rôle de ce groupe.

-
- 1 - A ce sujet, voir J.A. Schumpeter, "The Creative Response in Economic History", dans JEH, 7(2), 1947, p. 149-159; Maurice Dobb, "Entrepreneur", dans Encyclopedia of the Social Sciences, 1937, vol. V, p. 558-560, F. Redlich, "The Origins of the Concepts of 'Entrepreneur' and 'Creative Entrepreneur'", dans Explorations in Entrepreneurial History 1, 1963, p. 1-7; T.C. Cochran, "Entrepreneurship", dans International Encyclopedia of the Social Sciences, 1968, vol. 5, p. 87-91.
J. Schumpeter, The theory of economic development. An Inquiry into Profits, Capital, Credit, Interest, and the Business Cycle, New-York, Oxford University Press, 1961, p. 128-156.
 - 2 - T.C. Cochran, Railroad Leaders, 1845-1890: The Business Mind in Action, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 1953, p. 90.

Il existe encore peu d'études sur l'élite économique du Québec (3), et nous sommes en général mal renseignés sur les caractéristiques d'ensemble de cette élite, et encore plus mal renseignés sur l'élite économique canadienne-française. Ce n'est pourtant pas en nier l'existence: les

- 3 - Pour la période de la Nouvelle-France, il existe plusieurs études autour de la question de la bourgeoisie et de son existence: on consultera à ce sujet les ouvrages de F. Ouellet, J. Hamelin, M. Brunet, C. Nish, et plus récemment encore, l'étude de L. Dechêne sur Montréal à la fin du XVIIIe siècle. Pour la période suivante, c'est-à-dire le siècle après la Conquête: G. Bourque, Question nationale et classes sociales au Québec (1760-1840), Montréal, Parti Pris, (c.1970), 352p.; D. Creighton, The (commercial) Empire of the St. Lawrence, Toronto, Macmillan, 1956, vii-441p. (la première édition date de 1937); F. Ouellet, Histoire économique et sociale du Québec 1760-1850. Structure et conjoncture, Montréal, Fides (c.1966), xxi-639p.; G. Tulchinsky, "The Montreal Business Community, 1837-1853", dans David Macmillan, Canadian Business History, p. 125-143; A. Dubuc, Les classes sociales au Canada de 1760 à 1840, Montréal, La librairie des Presses de l'Université de Montréal, 1967, 37p. Pour la période qui nous intéresse plus directement, voir: T.W. Acheson, "The Social Origins of the Canadian Industrial Elite, 1880-1885", dans D. Macmillan, Canadian Business History, p. 144-174; M. Bliss, "'Dyspepsia of the Mind': The Canadian Businessman and His Enemies, 1880-1914", dans Macmillan, Canadian Business History, p. 175-191; P. Harvey, "Pourquoi le Québec et les Canadiens français occupent-ils une place inférieure sur le plan économique", dans Le Devoir, 13 et 14 mars 1969, p. 5; A.R.M. Lower, "Two Ways of Life: The Primary Antithesis of Canadian History", dans Approaches to Canadian History, Canadian Historical Readings 1, p. 15-28, mais surtout p. 21ss; P. Harvey, "Essai sur le problème économique canadien-français", dans la Revue du Centre d'étude du Québec, no. 3, mai 1968, p. 2-7.

journaux parlent souvent des "rings" de chemins de fer, des lobbys des compagnies de chemins de fer. Il existe donc des gens que l'opinion publique contemporaine associe aux entrepreneurs de chemins de fer. Ils errent en grand nombre dans l'antichambre des pouvoirs publics, maigres en ressources mais gros de projets et d'ambitions. Comme groupe, sinon individuellement, les entrepreneurs, les banquiers, les promoteurs jouent un rôle important dans le régime économique où ils évoluent.

Dans le monde économique, il est fondamental de savoir qui exerce le leadership. A. Faucher écrit, à ce sujet:

C'est notre point de vue que la formation des réseaux ferroviaires résulte davantage du jeu des forces économiques que des décrets des politiciens; c'est aussi notre point de vue que les politiques économiques ont contribué à réaliser ce que, peut-être en certains cas, les entrepreneurs seuls n'auraient pu réussir en s'appuyant sur les forces libres du marché (4).

Le leadership, selon cet auteur, semble partagé entre le monde des affaires et celui de la politique, ce que le chapitre précédent a déjà souligné. A la fin du XIXe siècle, dans les pays industrialisés, une évolution se produit dans la nature du leadership du monde des affaires: deux fonctions autrefois réunies dans une même personne sont en voie de séparation. Ainsi apparaît le gérant professionnel qui, sans

4 - A. Faucher, Le Québec en Amérique au XIXe siècle. Essai sur les caractères économiques de la Laurentie, Montréal, Fides, (c.1973), xviii-247p.

être propriétaire des entreprises, les gère. Dans les compagnies par actions, le droit de vote des actionnaires ne signifie pas plus le gouvernement des actionnaires que le vote populaire ne signifiera le gouvernement du peuple, autrement qu'en des termes très généraux et très formels. Ce nouveau type, le gérant professionnel, s'oppose au type traditionnel du gérant-propriétaire, celui qui risque une somme d'argent puis gère lui-même son entreprise pour faire fructifier son capital. A l'origine de cette évolution, nous trouvons l'accroissement de la taille des entreprises, la multiplication des partenaires (grâce au partage de la propriété en de nombreuses actions), phénomènes qui ont pour conséquences une certaine spécialisation et la séparation de la fonction de propriétaire de celle de gérant. Dans le domaine des chemins de fer, celui qui risque son argent ou investit dans une entreprise n'est pas nécessairement, ni même habituellement, celui qui gère.

Dans la perspective de J. Schumpeter, l'entrepreneur est un type historique qui cherche à créer de nouvelles combinaisons à partir des anciens facteurs économiques et représente donc, selon les termes de D.N. McCloskey: "a major disruptive force in the circular flow of the economy, pushing it ever more into new and enlarged channels" (5). Cette glorification du rôle de l'entrepreneur, élaborée par

5 - D.N. McCloskey, "Did Victorial Britain Fail?", dans Economic History Review, été 1970, 23(3), p. 453.

Schumpeter à l'époque de la grande dépression de 1929-1939, vise à réhabiliter le rôle du profit et à valoriser le système économique ébranlé par la catastrophe de 1929 et contesté de toute part. Depuis la fin du XIXe siècle, par contre, toute une littérature populaire fleurit, celle des "robber barons", qui voit dans ces grands entrepreneurs de la fin du siècle, des "bandits de grande route" qui spéculent sur tout, volent le trésor public, et n'ont d'autre souci que de s'enrichir le plus possible par n'importe quel moyen. Ils se font accorder des subventions exorbitantes et accaparent les terres publiques (6). Même un observateur sympathique au monde des affaires comme l'était le Monetary Times, se montre peu flatteur pour les promoteurs de chemins.

6 - Au Canada, on peut lire un exemple de cette tradition dans G. Myers, A History of Canadian Wealth, Toronto, James Lewis & Samuel, 1972, xxxvi-354p. (édition originale: 1914). Sur le même sujet, Hal Bridges, "The Robber Baron Concept in American History", dans Business History Review, 32(1), 1958, p. 1-13 et John Tipple, "The Anatomy of Prejudice: Origins of the Robber Baron Legends", dans Business History Review 33(4), hiver 1959, p. 510-523. Sur l'entrepreneur, voir Arthur Cole, "An Approach to the Study of Entrepreneurship: A Tribute to Edwin F. Gay", dans Journal of Economic History (Supplement), 6, 1946, p. 1-15; T.C. Cochran, "Entrepreneurship" et M. Dobb "Entrepreneur", articles cités à la note 1.

de fer:

Railway promoters, who are generally men without means, will undertake any thing out of which they fancy they can make money. In these days, when railways are built by bonuses, the talent of the stalwart beggar is the capital stock of the promoters; the problem with him is how to transmute his brass into gold, and to succeed in this piece of modern alchemy, he will say any thing, promise any thing and do almost anything short of murder. A swarm of the locust has come down upon the Minister of Railways (7).

Cette critique n'a rien à envier à celle qui condamne sans appel les "robber barons".

• Chez les "entrepreneurs", nous pouvons distinguer trois fonctions correspondant approximativement à des types différents. En premier lieu, nous trouvons les promoteurs, des hommes d'affaires ou des hommes politiques qui deviennent les grands soutiens des projets ferroviaires. Ce sont les personnages en vue que la population et les gouvernements associent à tel ou tel chemin de fer. Leur rôle est de réunir les appuis, financiers ou politiques, nécessaires au lancement des entreprises. Deuxièmement viennent les grands entrepreneurs qui possèdent une expertise dans la construction et le financement des voies ferrées. Il s'agit de personnalités de la trempe de L.-A. Sénécal, H.J. Beemer, C.N. Armstrong. Ils se font attribuer les

grands contrats qu'ils subdivisent par la suite, apportant surtout leurs talents d'organiseurs. Enfin, nous avons en troisième lieu ces entrepreneurs de moindre envergure qui obtiennent des sous-contrats, les contracteurs. Cet anglicisme désigne à l'époque une catégorie de petits entrepreneurs qui gravitent autour de tous les projets de chemin de fer. La plupart du temps, quand une compagnie accorde un contrat de construction, les grands entrepreneurs deviennent, de fait, responsables non seulement de la construction, mais encore du financement puisqu'ils sont payés en actions libérées et en obligations de la compagnie, ce qui implique qu'ils doivent trouver le moyen d'écouler ces titres pour obtenir l'argent nécessaire au financement de la construction. Ces pratiques donnent d'ailleurs lieu à des abus, car très souvent, la compagnie ferroviaire accorde à un entrepreneur un contrat trop avantageux, créant ainsi une surcapitalisation. S'il est possible de faire des profits dans la construction d'une voie, ils reviennent aux entrepreneurs et aux contracteurs mais non à la compagnie ferroviaire. Ainsi, l'absence de profits dans une société de chemin de fer - ce qui est la règle - ne signifie pas obligatoirement un manque de profits pour les entrepreneurs. Encore faudrait-il connaître leurs comptabilités et leurs affaires personnelles pour savoir quels gains ils peuvent espérer réaliser dans la construction ferroviaire. Les sources utilisées dans cette thèse étant surtout

gouvernementales, elles ne permettent malheureusement pas de suivre les actions de ces constructeurs, et ce n'est certes pas aux gouvernements qu'un entrepreneur choisit de révéler les détails de ses affaires personnelles, surtout lorsqu'il s'agit de profits. Mais à moins de croire que ces entrepreneurs et contracteurs ~~risquent~~ follement, on doit penser qu'ils réalisent des profits puisqu'on les retrouve, au fil des années, dans divers projets de construction.

Il semble que durant la première période de la construction ferroviaire, avant 1873, les promoteurs (les Molson, les Dow, les Redpath, les Young, les Ferrier) soient reliés à des activités commerciales: les premières lignes ferroviaires sont complémentaires à la navigation, et il n'est pas surprenant de voir les grands artisans du capitalisme commercial laurentien promouvoir les voies ferrées. On les retrouve alors, bien en vue, dans les compagnies de chemin de fer. Mais durant les dernières décennies du XIXe siècle, il n'est pas facile de discerner quels sont les groupes qui font la promotion des entreprises, même après que les textes rédigés par les promoteurs soient épurés de la rhétorique sur la colonisation, les intérêts régionaux et le progrès économique.

Les promoteurs et les entrepreneurs, en général, ne possèdent pas de fonds importants: ils ne constituent pas, par conséquent, un groupe qui "risque" ses capitaux dans une entreprise. Selon Schumpeter, cette fonction de "risque"

appartient aux capitalistes, non aux entrepreneurs. Ceux-ci, toutefois, talonnent sans arrêt les gouvernements (fédéral, provincial, municipal) pour obtenir des subventions, ils essaient tant bien que mal d'écouler (parfois à vil prix) les titres de leurs compagnies, soit en les donnant aux contracteurs en paiement des travaux de construction, soit en les vendant sur les marchés financiers. Ainsi, les fonds de lancement des entreprises proviennent des gouvernements. Les banques n'interviennent qu'à court terme: elles détestent geler leurs capitaux pour de longues périodes, et ne prêtent que contre des garanties sûres. Quand la construction a commencé, la compagnie cherche à emprunter par l'émission de titres obligataires. Le gouvernement, les banques, les obligataires. Voilà les trois sources de financement des entreprises. Mais les fonds ne proviennent ni des promoteurs ni des grands entrepreneurs, toujours sans ressources, toujours à deux doigts de la faillite, toujours endettés envers leurs ouvriers ou leurs fournisseurs. Il existe des exceptions, certes, mais cette description correspond assez à l'ensemble des situations. Les promoteurs et entrepreneurs font sans cesse appel à leurs "droits" de recevoir de l'argent du gouvernement, s'indignent quand on le leur refuse, accusent le gouvernement d'avoir "manqué de bonne foi", menacent à tout moment d'arrêter les projets de construction et de tout abandonner si on ne leur vient pas en aide.

Ce que les promoteurs et les entrepreneurs apportent, c'est sans doute une certaine expertise qui se situe dans le domaine de l'administration d'un projet de grande envergure, ou encore dans la construction et ses techniques, ou même dans un autre type de connaissance tout aussi important: l'art d'obtenir des subventions gouvernementales. Ce savoir, quand il existe, vaut son pesant d'or.

Les entrepreneurs sont souvent d'origine étrangère, soit de Grande-Bretagne, soit des Etats-Unis. Le développement économique et ferroviaire y étant beaucoup plus avancé, il n'est pas étonnant de trouver beaucoup de promoteurs, de contracteurs, d'ingénieurs et de gérants venus de ces pays qui, notamment l'Angleterre, ont exporté non seulement leurs capitaux, mais également leurs hommes et leurs techniques. Les nombreux entrepreneurs et contracteurs anglais ne suscitent pas que des louanges: ceux du Grand-Tronc, par exemple, sont souvent fustigés par les journaux canadiens pour leurs extravagances. Il existe cependant des entrepreneurs canadiens et il suffira de rappeler les noms de L.-N. Larochelle, L.-A. Sénécal, C.N. Armstrong. Les deux premiers sont les seuls noms français d'importance dans la construction ferroviaire. Parmi les entrepreneurs les plus importants de la période, canadiens ou non, il faut aussi nommer H.J. Beemer, J.J. Macdonald, R.R. Macdonald, H. Macfarlane. Le cas le plus intéressant (et aussi le personnage le plus désagréable de toute cette faune) est

Charles Newhouse Armstrong. Il réunit autant d'arrogance, de suffisance, de mégalomanie et d'incompétence qu'il soit possible de réunir en une personne. Continuellement en difficultés financières, il envoie sans arrêt des lettres ou des télégrammes au gouvernement pour obtenir de nouvelles subventions et pour se faire payer à l'avance des subventions auxquelles il n'a pas encore droit, blâme toujours les autres (ses adversaires, réels ou imaginaires, ses ouvriers, ses sous-contracteurs, les gouvernements) de tous les malheurs qui s'abattent sur lui, ment effrontément. Il est aussi connu pour son rôle dans le scandale de la baie des Chaleurs. Malgré bien des raisons de rester modeste, Armstrong possède un culot sans limite, une énergie sans fin: il réapparaît dans le Grand-Nord et le Grand-Oriental (ces "Grands" nous en disent déjà long sur sa manie des grandeurs et sa mégalomanie), dans le Montréal-Sorel, dans le Baie-des-Chaleurs. Déshonoré par un grand scandale public, écarté de la plupart des compagnies, Armstrong remonte la tête et lance un nouveau projet, le Atlantique-Lac-Supérieur, par lequel il maintient encore cinq ans son contrôle sur le Grand-Oriental. S'il existe un exemple de "robber baron" dans notre période, le titre revient sûrement à Armstrong, même s'il ne réussit pas à faire fructifier ses projets. Parmi les grands promoteurs, on peut aussi ajouter le nom de Hugh Allan, qui fait fortune dans le secteur de la navigation avant de s'intéresser aux chemins de fer qui pourraient

apporter des marchandises à ses bateaux. Allan s'intéresse notamment au projet du chemin de fer au Pacifique, mais l'éclatement du scandale du Pacifique, en 1873, ruine ses chances, surtout avec l'avènement des Libéraux au pouvoir à Ottawa. Enfin, on peut ajouter les noms de Thomas McGreevy et de A.B. Foster.

Ces entrepreneurs principaux, lorsqu'ils reçoivent un contrat de construction d'une compagnie ferroviaire, ne tentent pas généralement de tout construire eux-mêmes, ils accordent à leur tour des sous-contrats qui sont eux-mêmes, à l'occasion, sous-divisés. Ce pyramidage des contrats crée souvent de la confusion et les ouvriers ne savent plus très bien pour qui ils travaillent.

Les grands entrepreneurs sont donc des acteurs importants dans le lancement et la promotion des projets de chemin de fer. Mais ils ne pourraient seuls lancer des entreprises, surtout sans les fonds du gouvernement: ils doivent donc s'appuyer sur les groupes régionaux, sur les politiciens, sur le clergé pour obtenir les indispensables subventions publiques.

Les régionalismes constituent un autre facteur de grande importance dans le lancement des compagnies, dont le succès ou l'échec tient parfois à l'habileté des promoteurs à exploiter les patriotismes locaux. Portés par ce courant, les conseils municipaux en viennent facilement à supporter activement tel projet susceptible d'avantager la région ou la ville qu'ils gouvernent. Dans l'ensemble, cependant

les municipalités ne jouent pas un rôle de premier plan: elles sont toujours dans le décor, mais elles ne tiennent pas le devant de la scène car leurs contributions financières ne peuvent jamais avoir l'importance de l'aide qu'apportent les gouvernements fédéral ou provincial (sauf quelques cas comme les grosses sommes souscrites par Montréal et par Québec en faveur du Québec-Montréal-Ottawa-Occidental). Ce n'est pas au plan du financement que les régionalismes comptent, mais bien au niveau des pressions qu'ils peuvent exercer sur les autres paliers de gouvernement. Car les municipalités appuient invariablement les projets de chemin de fer qu'on promet de faire passer sur leur territoire. Les avantages inhérents à la construction d'un chemin de fer dans une municipalité ne sont jamais contestés.

Les rivalités se retrouvent à toutes les échelles: les grandes artères canadiennes sont en concurrence avec les grandes voies ferrées américaines pour les avantages du trafic céréalier entre le Mid-Ouest américain et l'Atlantique, Montréal conteste la place occupée par Québec, et à une échelle encore plus locale, Saint-Hyacinthe rivalise avec Saint-Jean. L'opposition entre la rive nord (qui reçoit la construction du Québec-Montréal-Ottawa-Occidental durant les années soixante-dix) et la rive sud (qui ne cesse de réclamer l'équivalent) forme une trame continue durant le dernier quart du XIXe siècle. Soit pour obtenir un moyen de transporter les matières premières et les

produits agricoles, soit tout simplement pour accroître sa zone d'influence ou son arrière-pays économique, chaque ville ou village, chaque région, nourrit le rêve de se doter d'un bon système de chemins de fer qui lui assurerait une ascension commerciale. Dans ces luttes de clocher, les journaux, les députés, le clergé, appuient les revendications de leur milieu. Par exemple, à propos de l'embranchement de Tring du Québec-Central, les curés de la Beauce appuient les revendications de leur région contre les prétentions des curés de la région que doit traverser l'embranchement. Chaque région fait valoir par des requêtes, des lettres, des assemblées publiques et par des délégations, les avantages incommensurables de traverser son territoire plutôt qu'un autre. Après les partisaneries politiques qui les caractérisent, les journaux s'identifient le plus fortement à leurs régions respectives; et entre les journaux d'une même ville ou région, il se fait une certaine unanimité d'intention.

Quant aux politiciens, ils sont d'une grande sensibilité aux vœux et aux besoins (réels ou supposés) de leur région. Vivant dans l'attente ou la crainte de la prochaine élection, ils s'appliquent à promouvoir les intérêts de leur milieu. Aussi les trouve-t-on tantôt dans les conseils d'administration des compagnies secondaires, tantôt parmi les principaux promoteurs des projets locaux de chemin de fer, tantôt comme défenseurs des ouvriers contre certaines compagnies dont les contracteurs ne payent pas les salaires de leurs employés.

La rivalité entre Québec (en perte de vitesse relative) et Montréal entraîne les luttes régionales les plus retentissantes. Les deux villes veulent utiliser les chemins de fer pour consolider ou augmenter leurs

positions commerciales. Mais dans cette lutte pour devenir "l'entrepôt de l'Ouest", Montréal connaît beaucoup plus de succès que Québec (8). La rivalité entre les deux villes prend surtout la forme d'une promotion de certains projets ferroviaires. En cela, elles ne font qu'imiter toutes les villes côtières de l'Atlantique au XIXe siècle, qui cherchent toutes à se créer un arrière-pays économique, d'abord par la construction de canaux, ensuite par la construction de chemins de fer pour établir ainsi des entonnoirs qui leur apporteraient le commerce de l'Ouest. Baltimore, New-York, Boston, Portland, Saint-Jean (NB), Halifax, Québec, Montréal sont parmi les plus importantes, mais non les seules à se disputer ce titre de "entrepôt de l'Ouest". Même le plus petit port de l'Atlantique s'enfle comme une grenouille à la pensée de tout le commerce de l'Ouest qui pourrait lui arriver. Dans cette lutte, New-York sort grande gagnante, mais d'autres villes profiteront aussi de ce commerce, comme Montréal qui devient "l'entrepôt de l'Ouest canadien" et la capitale canadienne des réseaux ferroviaires.

La ville de Québec, cependant, souffre de sa situation géographique. Dans le transport du fret, le transbordement entre le chemin de fer et les bateaux a tendance à se faire le plus près possible de la source du fret (parce que le transport maritime coûte moins cher que le transport ferroviaire), ce qui avantage Montréal par rapport à Québec. Le déclin de la construction navale, le dragage du Saint-

8 - A. Faucher, Le Québec en Amérique..., notamment le chapitre II: "La province de Québec: la voie laurentienne", p. 17-41 et le chapitre V: "New York, Montréal, Québec", p. 91-112.

Laurent, l'aboutissement à Montréal de plusieurs grandes lignes transocéaniques, l'absence d'un pont entre Québec et la rive sud, le développement industriel plus important à Montréal, voilà autant de facteurs qui contribuent à faire de Montréal la véritable métropole économique du Canada et à éclipser la ville de Québec, reléguée au rang de ville secondaire, capitale plus régionale que nationale. Pour agrandir son arrière-pays et augmenter sa zone d'influence, la ville de Québec et sa bourgeoisie appuient plusieurs projets de chemins de fer devant y aboutir ou la traverser: le Québec-Lac-Saint-Jean, qui relie Québec à la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean, le Lévis-Kennebec, qui traverse le Beauce et doit relier Québec aux réseaux du Maine, mais peut-être surtout le Rive-Nord, qui devient en 1875 la partie est du Québec-Montréal-Ottawa-Occidental. Par cette dernière voie, la ville de Québec compte enfin participer aux avantages du commerce de l'Ouest, et elle pousse l'audace jusqu'à proposer que le QMOO en venant de l'ouest, ne traverse pas Montréal mais se rende directement à Québec et se contente d'un simple embranchement à Montréal depuis Sainte-Thérèse. Pendant un temps, le Rive-Nord est conçu comme un prolongement, vers l'ouest, de l'Intercolonial, qui s'arrête alors à Lévis, en face de Québec. Mais il manque pour relier ces deux éléments un lien capital, un pont à Québec, projet dont il est question depuis les années cinquante, mais qui ne sera réalisé que dans la deuxième décennie du XXe siècle (et après combien de mal!).

Montréal, au contraire, connaît un grand essor au XIXe siècle; prenant le titre de capitale canadienne des transports, puisque le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien y établissent leur siège social.

Capitale de la finance canadienne et grand centre industriel et manufacturier, Montréal est le point de convergence du trafic ferroviaire canadien et profite largement de l'ouverture des Prairies. Ainsi, la suprématie de Montréal tient à deux facteurs principaux: d'abord le transport et le transbordement des produits entre l'Ouest et l'Europe, puis la suprématie financière de la ville (les banques, la navigation, l'entreposage, les assurances et autres services commerciaux). Bien que sa prédominance au Canada s'affirme clairement au XIXe siècle, Montréal devient elle-même progressivement inféodée à la super-métropole qu'est New-York.

La rivalité entre la rive nord et la rive sud représente une autre constante dans l'évolution du réseau ferroviaire québécois au XIXe siècle. Durant la première période de construction ferroviaire, avant 1873, presque toutes les lignes sont construites sur la rive sud: le Montréal-Champlain et toutes ses lignes constitutives, le Vermont-Central (plus exactement le Stanstead-Shefford-Chambly et le Jonction-Montréal-Vermont), et le Grand-Tronc. Le pont Victoria est alors le seul à enjamber le Saint-Laurent, et le restera pendant près de trente ans. C'est en insistant sur le déséquilibre de cet état de chose que les municipalités de la rive nord réclament à grand cri la construction du Rive-Nord et du Colonisation-Nord-Montréal, qui ensemble doivent relier la ville de Québec au Pontiac en longeant le Saint-Laurent puis la rivière des Outaouais. Ces municipalités affirment qu'elles ont payé des taxes et contribué ainsi à la construction du réseau de la rive sud, et que c'est simple justice que d'assurer maintenant la construction d'un voie importante sur la rive nord.

Amplifiant une politique d'aide aux chemins de fer initiée en 1869, le gouvernement de Boucherville, en 1875, prend en main les deux projets inachevés de voie ferrée sur la rive nord (le Rive-Nord et le Colonisation-Nord-Montréal) et rebaptise le tout le Québec-Montréal-Ottawa-Occidental. A la fin des années soixante-dix, la ville de Québec est donc reliée, après bien des disputes au sujet du tracé et du paiement des subventions municipales, à Montréal et jusqu'à la ville de Aylmer, sur la rivière des Outaouais.

Durant les années quatre-vingt, c'est au tour de la rive sud de se plaindre qu'elle ne reçoit pas autant que la rive nord. Le QMOO longe d'assez près le fleuve, tandis que les lignes de la rive sud (le Grand-Tronc, le Vermont-Central) traversent l'intérieur de l'Estrée. Les habitants de la rive sud réclament donc une ligne de chemin de fer qui longerait d'un peu plus près le fleuve. Le Rive-Sud, après le Grand-Oriental, exprime cette volonté d'un pendant au QMOO sur la rive sud. Les compagnies du Montréal-Sorel et du Grand-Oriental exploiteront au maximum le mécontentement régional pour presser le gouvernement provincial à une plus grande générosité à leur égard. Cependant, la région concernée semble périphérique aux grands axes de la circulation commerciale, et on assiste même à l'abandon de certaines lignes (une partie du Sud-Est, par exemple) dans la région. A la fin du siècle, l'équivalent du Rive-Nord sera finalement ouvert lorsque l'Intercolonial, joint au Comté-Drummond, formera une ligne continue entre Lévis et Montréal, sur la rive sud et près du Saint-Laurent.

Après les rivalités régionales, après la rivalité Montréal-Québec, on trouve un troisième type de régionalisme: celui des zones de

colonisation, dont la promotion est souvent l'oeuvre du clergé ou plus précisément de prêtres-colonisateurs (curé Labelle, Paradis). Dans les dernières décennies du XIXe siècle, la colonisation est une vache sacrée à laquelle personne n'oserait s'attaquer: les politiciens le savent, et les compagnies de chemin de fer n'hésitent jamais à se servir de cette bonne cause pour étayer les requêtes soumises aux gouvernements, après avoir bien pris soin de faire circuler des requêtes où figurent en bonne place la signature d'un ou plusieurs prêtres ou curés. Les routes ou les chemins de fer augmentent grandement l'accessibilité d'une zone de colonisation s'il n'existe pas d'accès par voie navigable. D'ailleurs, c'est d'abord pour favoriser la colonisation que le gouvernement québécois inaugure sa politique d'aide aux chemins de fer en 1869. Presque toutes les compagnies qui demandent des subventions indiquent parmi les avantages qu'elles peuvent procurer à la province, le progrès de la colonisation et l'ouverture de nouvelles régions au peuplement. A l'époque, le trop-plein de population dans la vallée du Saint-Laurent se déverse aux Etats-Unis et en Ontario, mais aussi dans les nouvelles zones de colonisation: dans l'Estrée, dans les Laurentides, dans l'Outaouais, le Pontiac et le Témiscamingue, en Mauricie, au Saguenay-Lac-Saint-Jean et en Gaspésie. Partout, dans ces diverses régions, des projets de chemin de fer voient le jour.

Les différentes manifestations de régionalismes contribuent de manière significative à la construction du réseau ferroviaire et à son extension dans les zones périphériques et de colonisation. Elles constituent des pressions additionnelles qui incitent les gouvernements à aider financièrement les projets de construction ferroviaire.

Les politiciens forment un troisième groupe de pression dont les appuis poussent les gouvernements à subventionner les divers projets de chemin de fer. Comme ils ne sont jamais construits sans l'aide des gouvernements, et que d'autre part un homme politique peut espérer profiter électoralement de la construction d'un chemin de fer dans sa région, les politiciens sont faits pour s'entendre avec les entrepreneurs et les promoteurs. Au XIXe siècle, parler de chemin de fer, c'est aussi parler de politique. Durant les années cinquante et soixante, l'alliance officieuse entre le parti conservateur et le Grand-Tronc est un fait d'histoire; comme aussi l'alliance, connue bien que moins évidente que la première, entre le parti conservateur et le Pacifique-Canadien durant les années quatre-vingt. Mais ce ne sont là que les cas les plus spectaculaires qui représentent à grande échelle ce qui, à tous les niveaux de la vie politique, se reproduit. Les compagnies interviennent, financièrement ou autrement, dans les élections: les complicités entre les hommes politiques et les hommes d'affaires sont fréquentes et nombreuses. La distinction entre les deux groupes n'est du reste pas très nette, car il existe une grande circulation des élites entre le milieu des affaires et celui de la politique. Les politiciens se font souvent promoteurs, et les promoteurs se font politiciens (9).

Pour la bourgeoisie, l'Etat est un outil qui, bien que théoriquement soumis aux hommes politiques, répond en définitive aux pouvoirs économiques qui détiennent les moyens de changer les hommes politiques.

9 - Voir à ce sujet la première partie du chapitre premier.

Les députés deviennent alors les voies de communication entre les compagnies et les entrepreneurs d'une part, et les pouvoirs publics d'autre part. L'histoire politique de la deuxième moitié du XIXe siècle montre bien les relations qui lient les deux groupes. Le scandale du Pacifique, les relations entre le premier ministre Chapleau et l'entrepreneur Sénécal, les liens entre le gouvernement de Macdonald et le syndicat du Pacifique-Canadien, le scandale Langevin-McGreevy, le scandale Caron-Beemer, le scandale de la baie des Chaleurs, le renvoi du gouvernement provincial en 1878, les listes annuelles de subventions aux chemins de fer, voilà autant d'exemples qui soulignent à quel point le monde politique et le monde des affaires s'interpénètrent. Un tel régime sert bien les intérêts des uns et des autres, et l'histoire de la période confirme amplement l'existence de liens nombreux, soutenus, réciproquement voulus, liant les politiciens aux promoteurs-entrepreneurs. D'ailleurs, les politiciens siègent souvent dans les conseils d'administration des compagnies, surtout durant les périodes de construction, moment où il est particulièrement important de maintenir de bonnes relations entre les compagnies et les gouvernements, et où les politiciens peuvent servir de caution morale auprès des populations locales.

Les relations ne se font pas toujours à deux, et on trouve parfois un triangle (politicien-promoteur-entrepreneur). Ainsi, les politiciens obtiennent des avantages en faveur des promoteurs d'une compagnie, et ces derniers accordent des régimes favorables à leurs entrepreneurs, lesquels peuvent à leur tour favoriser tel ou tel politicien. Le scandale de la compagnie du Baie-des-Chaleurs peut illustrer ce type

de relations.

La présence fréquente de politiciens dans les conseils d'administration entraîne une autre conséquence: la construction des chemins de fer ne répond pas uniquement à des impératifs économiques, mais souvent à des considérations politiques. Un journal de Boston, en 1873, irrite beaucoup les Canadiens en affirmant que dans le Dominion, il y a : "more politics to the square acre than any other country in the world" (10). Cette affirmation s'applique bien aux questions de chemins de fer.

L'explication profonde des liens entre les hommes politiques et les entrepreneurs tient à la nature du gouvernement, de ses assises sociales et économiques, de sa composition et de son idéologie. La géographie et l'économie portent les compagnies à anticiper la demande de leurs services, et elles construisent des lignes répondant à des besoins futurs (souvent très lointains). Au départ peu rentables, elles ont donc besoin des secours du gouvernement, ce qui crée des relations pleines d'ambiguïtés. Pour tout dire, les compagnies ne peuvent pas se passer de l'appui financier des pouvoirs publics, et elles font en sorte de l'obtenir. Cette nécessité donne naissance à toute une faune qui va du simple contracteur au directeur-gérant (comme J. Harris), au directeur-politicien (J. Cauchon, J.-A. Chapleau, J.H. Pope, et tant d'autres), à l'entrepreneur-politicien (comme L.-N. Larochelle ou L.-A. Sénécal), et finalement aux politiciens qui n'entretiennent qu'une relation momentanée avec un chemin de fer local. Dans bien des cas, cependant,

10 - La citation est donnée dans le Monetary Times, 2 janvier 1874, p. 635.

ces distinctions entre promoteur, contracteur, directeur, politicien, demeurent floues.

Un des résultats de ces alliances entre politiciens et promoteurs est la recherche des avantages à court terme (comme la victoire à la prochaine élection, ou une subvention à la prochaine session), et le peu d'importance accordé aux politiques d'ensemble et à long terme. En voulant répondre aux demandes d'aide locales, les politiciens pratiquent généralement une politique des miettes, sans grande coordination ni plan d'ensemble. On partage le gâteau des subventions entre les favoris du régime, sans trop chercher à établir des politiques globales.

En 1890, John A. Macdonald, qui veut encourager S. Neelon à se présenter contre un député gênant pour le gouvernement, lui fait miroiter les avantages d'un siège au Parlement: "I think it would be in your interest as connected with railway enterprises to have a seat in Parliament" (11). Il est évident que pour obtenir une première subvention, une compagnie doit compter sur l'appui de certains politiciens dans le Parlement, à Québec ou à Ottawa. Plus les appuis sont importants, plus une compagnie peut espérer obtenir les faveurs du gouvernement. Et quand par bonheur on peut compter un ou deux ministres dans sa poche, l'affaire est alors dans le sac.

11 - J.A. Macdonald à S. Neelon, 9 février 1891, cité dans P. Baskerville, "J.C. Rykert and the Conservative Party 1882-1892: Study of a Scandal", CHR 52(2), juin 1971, p. 160.

Les entrepreneurs et promoteurs considèrent habituellement l'aide des gouvernements comme un droit: ils la réclament en évoquant les besoins de la région, l'équité dans la distribution des fonds publics, l'importance de la ligne projetée pour le développement du commerce, de la colonisation, de l'agriculture. Des pressions sont appliquées jusqu'à ce que le gouvernement fasse une promesse d'aide, puis il se fait talonner alors qu'on lui rappelle sans arrêt cette promesse. Parfois, la compagnie se fait remettre une promesse écrite ou une lettre de crédit qui lui permet d'obtenir auprès des banques un capital initial avant que la subvention gouvernementale ne soit officiellement donnée. Habituellement, la compagnie prétend qu'il git dans les coulisses des "capitalistes entendus", des "financiers importants" et toutes sortes de bailleurs de fonds qui n'attendent qu'un léger supplément venant du gouvernement pour engloutir des fortunes dans le projet. Les subventions viennent, mais on n'entend plus jamais parler de ces richards et les promoteurs et entrepreneurs se révèlent financièrement démunis. Aussi, les compagnies font souvent valoir qu'elles sont en pourparlers avec des "contracteurs expérimentés", des "contracteurs recommandables", des "hommes d'expérience" qui n'attendent que le signal d'une subvention gouvernementale pour signer un contrat de construction très avantageux qui doit être mené à terme dans les plus brefs délais. En général, toutefois, on découvre qu'il s'agit d'entrepreneurs et de contracteurs plutôt ordinaires, et même très ordinaires, sans le sou et pauvres comme Job.

En contrepartie des faveurs du gouvernement, les compagnies interviennent parfois dans les élections. Cette participation:

électorale, souhaitée par ceux qui en profitent et décriée par ceux qui la subissent, donnent lieu à des abus. A Montréal, en 1867, le Grand-Tronc appuie la campagne de Cartier, son avocat et conseiller juridique; en 1872, Hugh Allan finance une grande partie de la campagne des Conservateurs fédéraux contre une promesse d'obtenir le contrat de construction du chemin de fer du Pacifique; ou encore ajoutons un exemple moins notoire comme l'intervention du Témiscouata dans l'élection provinciale de 1887. Enfin, comment juger les compagnies durant la campagne électorale provinciale de 1890, quand on sait que chacune a reçu, un mois avant le scrutin, une lettre du premier ministre Honoré Mercier promettant des subventions à la prochaine session du Parlement provincial? Les mœurs électorales de l'époque peuvent paraître dissolues (12), mais certains groupes réprouvent les collusions et les échanges de faveur entre les politiciens et les promoteurs. Ce régime donne lieu à des abus nombreux, et un patronage éhonté se pratique sur des lignes comme l'Intercolonial. Cette entreprise publique dépend du gouvernement fédéral et les occasions de patronage, sans doute trop belles pour manquer, éprouvent rudement la vertu des hommes politiques en place. Soustrait à la loi de la fonction publique (ce qui, en soi, ne garantirait aucunement l'impartialité des décisions!), l'Intercolonial compte un personnel souvent incompetent et certainement trop nombreux. On rapporte de plus que les employés, forts de l'appui de leur député, sont mal disciplinés (13).

12 - Jean et Marcel Hamelin, Les mœurs électorales dans le Québec de 1791 à nos jours, Montréal, Editions du Jour, 1962, 128p.

13 - R. MacGregor Dawson, "The Canadian Civil Service, 1867-1880. The Spoils System and the Beginnings of Reform", dans CHR 7(1), mars 1926, p. 34-35.

Quant à Goldwin Smith, qui ne possède pas une bonne opinion des politiciens canadiens, il tient leur corruption pour une chose connue:

The present exposure of the corrupt practices prevailing extensively in certain Canadian Government circles makes the operation something like pouring water on a drowned rat; but all the same, it is as well perhaps to open the eyes of the people in this country still more fully to "Loyalist" doings in the dominion (14).

Toutes les protestations contre la corruption restent sans suite. Si on exclut les deux grands scandales, celui du Pacifique en 1873, et celui de la baie des Chaleurs en 1891, qui entraînent le renvoi de deux gouvernements (celui de Macdonald à Ottawa, celui de Mercier à Québec), il faut dire que les accusations de corruption ne peuvent avoir aucun effet puisque les majorités ministérielles peuvent au besoin éteindre tout effort d'enquête. Dans le pire des cas, on fait mine d'enquêter sur le fonds de la question, comme en 1892, quand des accusations sont portées contre le ministre fédéral A. Caron (15).

Les archives du Bureau des chemins de fer, à Québec, contiennent des indications nombreuses que le favoritisme politique se porte très bien à Québec, et un examen détaillé des correspondances à Ottawa ne manquerait sans doute pas de révéler que la moralité politique se chauffait du même bois qu'à Québec, puisque ce sont les mêmes politiciens qui circulent dans les deux gouvernements. Ainsi, lorsqu'une compagnie demande une aide du gouvernement, elle souligne parfois dans des lettres marquées "personnelles", à un député ou à un

14 - Herepath's, 1er mars 1892, p. 292.

15 - Voir par exemple: Report of the Royal Commission In reference to certain charges made against Hon. Sir A.P. Caron, K.C.M.G. Session 1893, Ottawa, 1893, 602p. (dans les Doc. de la Session, XXVI, 1893, doc no 27).

ministre, qu'elle est du "bon côté". Lorsque les habitants d'une région se plaignent au gouvernement des agissements de telle compagnie, ils évoquent aussi, souvent, le fait que cette entreprise est du "mauvais côté". Si un comté vote du "mauvais côté", le gouvernement peut le "punir" en lui refusant ou en lui faisant perdre des subventions de chemin de fer, comme ce fut le cas pour le Montréal-Maskinongé. Ecrivant en 1890 en faveur des "pauvres malheureux" qui ont travaillé sur le Grand-Oriental mais qui n'ont pas été payés, ce qui est en soi une bonne cause à défendre, C.-E. Houde transmet une requête des ouvriers lésés en ajoutant:

Entre amis on doit se protéger, Aussi, je vous demanderai une chose, c'est d'insister au près des ministres pour que je sois nommé pour régler ces comptes avec le gouvernement et les employés. Je dois l'être de préférence au Notaire Poirier qui a travaillé et voté contre nous. Je sais que si vous le voulez la chose se fera. Il y va de mon intérêt au près des gens et ils veulent que ce soit moi (16).

Ce genre d'intervention n'est pas rare. Lors d'un grief qu'il a contre le Montréal-Portland-Boston, J.C. McCorkill se plaint de ce que la compagnie ferroviaire a illégalement saisi deux acres et demi de sa ferme en 1878:

I took out an injunction against the Co'y, but that twinkling light of the Tory bench, the late Judge Dunkin, suspended the writ (17).

En 1896, John A. McVety n'a aucun scrupule à rappeler ses services lorsqu'il demande au premier ministre Flynn d'accorder une subvention

-
- 16 - Houde à Monfette, Nicolet 30 septembre 1890, dans ANQ Cdf tir 15.
 17 - J.C. McCorkill à James McShane, Farnham 12 juillet 1887, dans ANQ CDF tir 20.

au Lotbinière-Mégantic:

i (sic) am one of Mr Kings best friends i (sic) voted
Conservative all my life for 30 years when you came
before the country i (sic) will give all support
i (sic) can + hope you will give the leter (sic) good
Consideration (18).

Cette allusion aux allégeances politiques n'est pas un geste de politesse, mais un rappel que la fidélité à un parti exige des récompenses. Quand les Conservateurs provinciaux reviennent au pouvoir en 1879, le chemin de fer de Missisquoi demande à nouveau au gouvernement de donner suite à des "promesses" d'aide faites autrefois par le gouvernement de ■

Boucherville:

and as your + our friends are again happily in power,
and the financial position of affaires, is now so much
improved, we think the present ministry certainly ought
now to carry out the assurances, we may say the promises,
of the old conservative Govt (19).

Nous avons dans ces quelques exemples des indications de partisanerie où les compagnies cherchent à profiter de la protection des politiciens. Mais on trouve aussi le cas contraire.

Il arrive assez souvent, en effet, qu'un député prenne fait et cause pour les habitants d'une région ou pour les ouvriers d'une compagnie, contre celle-ci. Il est facile de deviner le capital politique qu'un politicien habile peut se faire en prenant la défense des ouvriers ou fournisseurs impayés, ou, mieux encore, en distribuant l'argent que le gouvernement affectera au remboursement de ces dettes

-
- 18 - J.A. McVety à E.J. Flynn, Bécancour Mills 7 décembre 1896, dans ANQ Cdf tir 13.
19 - J.H. Graham à J. Picard, Richmond 4 juin 1880, dans ANQ Cdf tir 71.

privilégiées d'une compagnie. De fait, le gouvernement doit à plusieurs reprises intervenir directement, et même passer, en 1890, une loi spéciale pour privilégier légalement certaines réclamations, afin de faire payer les ouvriers de certains contracteurs à même les subventions attribuées aux compagnies ferroviaires. Dans ces circonstances, les politiciens préfèrent généralement se présenter comme les défenseurs des travailleurs et des gagne-petit. Le problème se présente, par exemple, dans le cas du Grand-Oriental, où l'ingénieur Hibbard a pris la cle des champs ("gone to Chilli" nous apprend A. Kilburn) et où A. Kilburn demande au gouvernement provincial de ne verser aucune subvention à

C.N. Armstrong:

it is nothing but a pack of lies to shirk an honest debt: + it looks to the Public as if that man (Armstrong) had lived a life of just such falsehoods, and got his living by just such false assurances. If I have been supporting a Government for the last twenty years, that cannot protect our interest from such rascally things as those, I + my friends will support it no longer. I shall write De Grobois (sic) to that effect, so when the Election comes off he will not be disappointed (20).

Le ton de lettres comme celle-ci et les appuis que les partis au pouvoir doivent se ménager, assurent que les gouvernements vont intervenir, même contre les compagnies. Les contracteurs et les fournisseurs ne se plaignent jamais quand ils reçoivent la préférence dans les commandes, mais ils le font tapageusement quand ils ne sont pas payés.

20 - A. Kilburn à E. Moreau, Sheffington 27 novembre 1891, dans ANQ Cdf tir 14.

Les hommes politiques constituent donc un groupe important dans le lancement et la promotion des entreprises. Mais dans la société québécoise, le clergé de cette époque occupe une place importante et jouit d'un grand prestige. Des préjugés anciens, mais qui ont la vie dure, ont présenté la société québécoise, et le clergé en particulier, comme les dépositaires d'une idéologie et de valeurs conservatrices, agriculturistes, réfractaires à l'industrie et au progrès économique. La thèse de W. Ryan (21) a fait justice de cette accusation, et celle de B. Young a aussi souligné les appuis du clergé au développement économique (22).

Dans le secteur des chemins de fer, de nombreux exemples démontrent que le clergé s'est même fait directement promoteur de certains projets de chemin de fer. Certains pourront toujours lui faire des procès d'intention pour dire qu'il n'accepte ces moyens de communication moderne que pour mieux préserver des modes de vie anciens, mais ce genre d'interprétation dépasse le champ de notre documentation. Les documents que nous avons pu examiner ne suggèrent aucunement que le clergé soit opposé au développement économique ni à l'industrialisation. Au contraire, il se trouve souvent des membres du clergé à la tête de certains projets, comme le curé Labelle et son chemin de fer des Laurentides, ou les Oblats avec leur chemin de fer du Colonisation-Témiscamingue. Dans les requêtes demandant l'aide des gouvernements pour

21 - William F. Ryan, The Clergy and Economic Growth in Québec (1896-1914), Québec, PUL, 1966, 348p.

22 - Brian J. Young, The North-Shore Railways. A Study of the Montréal Colonization Railroad and the North Shore Railway 1854-1885, Thèse de PhD, Université Queen's, 1972, 376p.

la construction des chemins de fer, les noms des notables de la région, les curés en tête, ont l'habitude de paraître les premiers. En 1875, Mgr E.-A. Taschereau va jusqu'à écrire une lettre circulaire, le 10 octobre 1875, à "Messieurs les Curés du comté de Beauce" pour les inciter à annoncer et à encourager le projet du chemin de fer de Lévis-Kennebec (23).

En général, le clergé n'est pas l'acteur central dans les questions de chemin de fer (la chose étonnerait), mais lorsque les occasions se présentent, notamment quand des questions d'intérêt régional ou de colonisation sont en jeu, les membres du clergé ne manquent pas de donner des appuis publics à certains projets. A travers ses lunettes torontoïses, le Monetary Times s'inquiète du rôle du clergé dans le domaine des chemins de fer quand le comté de Montcalm refuse de souscrire au projet du Rive-Nord:

The defeat in that country is freely ascribed to the hostile influence of the Roman Catholic priests. If this representation be correct, railroad projectors in Quebec will hereafter find it necessary to reconcile the spiritual authorities of the Province before proceeding with their undertakings - rather a novel necessity for the nineteenth century (24).

Ce que le journal oublie, c'est que les membres du clergé, surtout dans les petites communautés locales, sont souvent les porte-parole de leur milieu. Ils jouent à ce titre le même rôle que certains

23 - H. Provost, Chaudière-Kennebec. Grand chemin séculaire, Québec, Editions Garneau, (c.1974), p. 377.

24 - Monetary Times, 9 février 1872, p. 636.

députés, et ils interviennent donc dans ces questions de chemin de fer pour sauvegarder les intérêts de leur paroisse, non parce qu'ils sont forcément hostiles aux chemins de fer ou au progrès. Le curé s'est opposé au tracé, non au chemin de fer dans le cas cité.

Il existe aussi un exemple étrange de collaboration entre le clergé et une compagnie ferroviaire dans le cas du Baie-des-Chaleurs. Une entente entre Mgr C. Guay et la compagnie qui construit le chemin de fer intervient au début de la construction: Guay doit user de son influence auprès des Indiens de Ristigouche pour qu'ils accordent à la compagnie le droit de passage sur leurs terres. L'argent obtenu pour ce droit de passage doit être remis à Mgr Guay pour l'usage des Indiens, mais le gouvernement fédéral oblige la compagnie à verser cette somme au ministère fédéral responsable des Indiens plutôt qu'à Guay. L'entente prévoit de plus que la compagnie retiendra, sur le salaire des Indiens embauchés, la somme de \$0,25 mensuellement, et que cette "cotisation à la base" servira à la réfection de la chapelle des Indiens à Ristigouche. De graves conflits entre Guay et la compagnie suivront (voir à ce sujet la section sur le Baie-des-Chaleurs dans le chapitre VI). Cet exemple sert cependant à montrer comment le clergé peut aussi trouver son compte dans une entreprise de chemin de fer. Un autre exemple, dans le même sens, nous est fourni par le chemin de fer du Vaudreuil-Prescott (qui deviendra

le Montréal-Occidental). Cette compagnie projette de construire une ligne entre Montréal et Ottawa, en passant par Rigaud. A cet endroit, le collège Bourget souffre beaucoup de son isolement géographique, et le directeur du collège rédige des mémoires et des lettres, et va jusqu'à rencontrer le premier ministre Mercier, afin d'obtenir une aide financière en faveur du Vaudreuil-Prescott qui doit passer par Rigaud. Le directeur de l'institution fait appel aux sentiments nationaux (le collège dit avoir une vocation particulière au service des Franco-ontariens) et religieux du premier ministre.

Enfin, mentionnons un dernier exemple où le clergé s'intéresse directement aux chemins de fer: le cas du Colonisation- Témiscamingue, compagnie créée par une société de colonisation. Elle est l'oeuvre des autorités religieuses et des Oblats. L'archevêque d'Ottawa se fait alors plaideur auprès du gouvernement provincial du Québec pour qu'il apporte son appui financier à cet effort de colonisation. Quelques religieux siègent d'ailleurs dans le conseil d'administration de la compagnie. Il serait juste de dire que dans tous les cas où la question de la colonisation est en jeu, des membres du clergé se retrouvent parmi les promoteurs.

Dans l'ensemble, le clergé semble donc avoir joué un rôle de soutien et de groupe de pression en faveur de la construction de chemins de fer, surtout quand ils étaient en

rappert avec la colonisation.

Avant de terminer cette section sur les groupes qui ont collaboré dans la promotion des entreprises ferroviaires, il convient d'aborder une dernière question: quelle place y occupent les Canadiens-français. Sur l'ensemble de la période, presque tout le secteur ferroviaire, comme d'ailleurs celui de la navigation, est anglophone et les quelques exceptions qui peuvent exister n'infirmement pas cette généralisation. Divers facteurs peuvent expliquer cette situation: les liens intimes entre les lignes québécoises et les lignes ontariennes et américaines, les sources de financement qui viennent principalement de l'Angleterre, la technologie qui arrive de l'Angleterre et des Etats-Unis. En somme, l'absence des Canadiens-français dans le secteur des chemins de fer s'explique par les mêmes facteurs qui ont causé leur absence de l'ensemble du secteur économique. Ils peuvent lancer des projets locaux, de nature régionale, mais ils ne parviennent pas à faire bonne figure quand il s'agit des grandes entreprises. Il arrive souvent que des petites lignes régionales, dominées par des Canadiens-français (comme le Québec-Gosford, le Lévis-Kennebec, le chemin du Nord, le Colonisation-Montfort, le Colonisation-Témiscamingue, et d'autres encore) soient absorbées par de plus grandes compagnies, invariablement dominées, elles, par des anglophones. Il existe donc un seuil, une barrière financière, au-delà de laquelle tout se déroule en anglais. Au

Canada, le secteur des transports a traditionnellement constitué un bastion anglophone, hostile à la présence canadienne-française (25).

Quand des noms français apparaissent dans le secteur ferroviaire, ils sont généralement des hommes politiques, ou des entrepreneurs de petite taille, ou des personnes occupant des postes subalternes. Pour les Canadiens-français, l'accès aux postes importants dans les compagnies ferroviaires passe par le monde politique et non par celui de l'économie. Il existe cependant des exceptions, dont L.-A. Sénécal est peut-être le meilleur exemple. Petit marchand de Verchères, Sénécal (1829-1887) devient contracteur et promoteur de chemins de fer. On le retrouve dans le Lévis-Kennebec, le Richelieu-Drummond-Arthabaska, le QMOO et le chemin du Nord. Ayant fait un peu de politique active, élu député provincial et fédéral (un double mandat) entre 1867 et 1872, il finira comme sénateur conservateur à Ottawa. Allié à son ami J.-A. Chapleau, Sénécal occupera le poste de direction du QMOO, au point de donner son nom (les "sénécalistes") à tout un groupe dans le parti conservateur provincial.

Les rares compagnies qui fonctionnent en français sont le Colonisation-Montfort et le chemin du Nord. C'est à

25 - Sur cette question, voir les références de la note 3 et aussi les divers articles dans R. Durocher et P.-A. Linteau, Le 'retard' du Québec et l'infériorité économique des Canadiens-français, s.l., Éditions Boréal Express. (c.1971), 129p.

leur faible capacité d'obtenir de l'argent que les Canadiens-français doivent attribuer leur absence du monde ferroviaire.

Nous pouvons donc conclure cette première partie en rappelant que le lancement d'une entreprise fait appel à plusieurs participants qui, chacun à sa façon, et chacun pour ses raisons, veulent tirer le meilleur parti de la situation: les entrepreneurs veulent s'enrichir, les villes et les régions veulent s'accroître commercialement, les politiciens veulent se constituer un capital politique, le clergé désire favoriser la colonisation.

II - Le financement des chemins de fer.

Tout, dans l'histoire d'une compagnie de chemin de fer, dépend de sa capacité à réunir les fonds nécessaires à la poursuite de l'entreprise. L'exploitation des lignes, une fois construites, ne donne pas toujours satisfaction, loin de là, mais ce problème revient habituellement à des groupes d'hommes différents de ceux qui ont assuré la construction de la voie. Au moment de la construction, les problèmes financiers sont particulièrement aigus, et cette étape permet le mieux d'observer les liens caractéristiques qui fondent les intérêts des compagnies à ceux des gouvernements.

Un fait peut d'abord nous étonner: en examinant les statistiques des chemins de fer, au compte du capital, nous constatons que la capitalisation des entreprises représente des sommes considérables, et que malgré ce fait, la plupart

des compagnies ferroviaires ne payent pas de dividendes, au XIXe siècle. Cette disproportion entre les sommes apparemment investies et le manque de profits suggère deux explications possibles: soit que les entreprises sont peu rentables, soit que le capital nominal ne reflète pas vraiment la somme des investissements. De fait, la plupart des compagnies ont émis des quantités plus ou moins considérables de titres divers, au gré des besoins et des fusions. Des compagnies importantes comme le Grand-Tronc, par exemple, peuvent compter des dizaines de titres différents, portant sur l'ensemble ou sur seulement des parties de la ligne. Le capital d'une compagnie, surtout si elle est importante, se compose d'un grand nombre d'actions (ordinaires, préférentielles, et même "pré-préférentielles"), d'obligations de toutes sortes (garanties par des hypothèques, par les revenus de la compagnie, par le gouvernement ou par une autre compagnie). L'étude de la capitalisation des compagnies, surtout au moment de leur construction, permet d'expliquer pourquoi elles n'arrivent pas à générer des profits, le but ultime de leur existence.

Principalement, il importe de s'interroger sur la provenance des capitaux investis dans une entreprise: quelle part provient des actionnaires, combien les gouvernements ont-ils versé en subventions, enfin quelle part du capital est emprunté (obligations ou dette courante). Comme les chemins de fer, par leur nature, exigent de fortes concen-

trations de capitaux, il est naturel que les promoteurs cherchent à réunir les fonds nécessaires en agglomérant des grosses masses d'argent fournies par diverses sources. Au Canada, nous pouvons réduire à trois sources principales le financement des entreprises ferroviaires: l'apport des actionnaires, la vente des obligations, enfin la contribution des gouvernements. Les actionnaires, ou détenteurs d'actions, sont les personnes qui possèdent un titre, représentant une fraction du capital social d'une entreprise ou société par actions, remis en échange de son apport à toute personne qui verse une somme d'argent ou des services à une société ou compagnie. Ils sont les co-propriétaires de l'entreprise, et ont droit à des dividendes dans la mesure où la société réalise des profits. L'actionnariat se compose donc en principe des personnes qui ont versé de l'argent, ou sont responsables de verser de l'argent, pour la valeur nominale de leurs actions. Les sociétés par actions, qui passent pour être l'institution fondamentale du capitalisme moderne, connaissent, à l'opposé, un deuxième type de capital: les capitaux empruntés. Outre leur capital social, versé par les actionnaires, les compagnies recourent souvent, surtout dans les grands projets comme les chemins de fer, à des emprunts, garantis par une hypothèque sur leurs biens et leurs revenus ou par toute autre forme de garantie possible. Les dettes peuvent être courantes (ou "flottantes", c'est-à-dire à court terme), ou

fondées, sous la forme d'obligations. Celles-ci sont des créances des obligataires qui mettent certains fonds à la disposition des entreprises en échange d'un intérêt fixe calculé sur le capital nominal et payable à échéances déterminées. A la différence des actions, les obligations constituent un prêt, à intérêt fixe, sans aucun droit d'ingérence dans la compagnie. Si les intérêts ne sont pas payés, les obligataires, en vertu de l'hypothèque qu'ils détiennent, peuvent faire saisir les biens d'une compagnie et faire eux-mêmes l'exploitation de l'entreprise. Le capital emprunté (dette flottante ou obligations) constitue donc une deuxième source alimentant une entreprise en capitaux. En dernier lieu, ou en premier selon son point de vue, viennent les subventions des gouvernements. Nous examinerons, dans cette partie du chapitre, l'apport respectif de chacune de ces sources de capitaux.

Financièrement, la plupart des compagnies vivent dans un état très précaire. Ce malheur frappe non seulement les plus petits projets, mais autant les grandes entreprises comme le Grand-Tronc. D'autres, plus chanceuses, comme le Pacifique-Canadien, s'en tirent mieux, après des débuts difficiles. Incapables de tenir le coup et réduites à la banqueroute, la plupart des compagnies finissent par tomber entre les mains des obligataires ou par se faire absorber par des entreprises plus grandes mais non forcément plus riches. Dans la plupart des projets, la mise de fonds

initiale est minimale, comme nous le verrons plus bas, et tout le capital, finalement, doit provenir soit des gouvernements, soit des prêteurs qui achètent des obligations.

L'entrepreneur C.N. Armstrong, qui le sait sans doute mieux que quiconque, décrit l'état absolument normal des compagnies quand il écrit au gouvernement: "As usual we are hard up + and the sooner we can get our money the better" (26).

L'exception à cette règle surgit quand une compagnie compte comme promoteur principal une plus grande compagnie (par exemple lorsque le Grand-Tronc fait construire le Jonction-Beauharnois). La rude épreuve de la construction - le pons asinorum du monde ferroviaire - n'est qu'exceptionnellement franchie sans les pires difficultés financières.

Mais avant de nous pencher sur la part respective des groupes qui apportent des fonds aux entreprises, il faut examiner sommairement le coût de construction d'une voie ferrée durant les dernières décennies du XIXe siècle. Bien des facteurs entrent en jeu (la nature du terrain traversé, les prix des terrains, le coût des matériaux de construction), et les contracteurs ne sont pas très bavards sur leurs coûts. Dans leurs rapports aux gouvernements, les compagnies se contentent de faire correspondre la somme du "capital versé" au coût de la ligne. Ce coût de construction, bien entendu,

26 - C.N. Armstrong à E. Moreau, Montréal 26 juillet 1887, dans ANQ Cdf tjr 61.

est souvent très loin du coût réel parce qu'il tient compte de la dilution du capital de la compagnie, pratique courante à l'époque. Les chiffres donnés dans les statistiques officielles représentent donc des limites supérieures absolues. En 1868-1869, H.V. Poor estime qu'aux Etats-Unis, le coût nominal de construction d'un mille de chemin de fer est d'environ \$44.000 le mille, mais il ajoute une précision: "It is not probable that the stocks and bonds issued by all the companies produced more than 75 cents on the dollar" (27). Selon Poor, qui connaît très bien le monde des chemins de fer, le coût réel s'élèverait à environ \$33.000 le mille, vers 1870. Quand il se tourne vers les provinces canadiennes, Poor obtient des chiffres surprenants: au Québec, le coût nominal d'un mille atteint \$74.811, contre \$76.344 en

TABLEAU VIII

LES COÛTS NOMINAUX DE LA CONSTRUCTION
FERROVIAIRE AU CANADA, EN 1869

	milles de chemins de fer	coûts donnés en dollars	
		total	/ par mille
Ontario	1.407	\$107.815.774	\$76.344
Québec	575	43.016.519	74.811
Nouveau- Brunswick	226	6.954.232	30.771
Nouvelle- Ecosse	145	6.955.178	47.969

SOURCE: Poor's Manual of Railroads 1869-1870,
 p. 1.

Ontario. Cependant, même ce "coût" de \$33.000 le mille, calculé par H.V. Poor, semble excessif. A la même époque, au moment où ils entreprennent la construction de l'Intercolonial, les ingénieurs travaillant pour le gouvernement fédéral font une évaluation probablement plus réaliste des coûts réels. Ainsi, C. Schreiber estime à \$13.000 le mille le coût de la section entre Rivière-du-Loup et la rivière Chaudière (28). Ces coûts de construction, naturellement, varient selon la nature du terrain et selon le nombre de ponts et ponceaux à construire. Mais la marge entre \$13.000 et \$75.000 est énorme. Ce dernier chiffre, essentiellement, représente la voie du Grand-Tronc, et ce qu'il nous révèle, avant tout, c'est que le capital de cette compagnie est extrêmement dilué et que l'entreprise est surcapitalisée. Nous avons un autre indice du coût de construction en 1890 lorsque R. Préfontaine écrit au ministre Garneau: "On sait qu'il est naturellement impossible de construire un chemin de fer, à moins de /\$13.000/ à /\$14.000/par mille" (29). On peut donc raisonnablement penser qu'un mille de chemin de fer, en moyenne, coûte environ \$15.000, sans compter le prix du roulant. Les contemporains doivent connaître ces chiffres (quoique

28 - C. Schreiber à F. Braun, dans Sess Pap Can 1879, n° 10, doc no 192, p. 2.

29 - R. Préfontaine à P. Garneau, Montréal 13 janvier 1890, dans ANQ Cdf tir 119.

leurs actions puissent souvent nous laisser songeurs sur ce point!), et ils font sans doute leurs calculs, lorsqu'ils veulent financer un projet, sur cette base.

Selon la logique du système économique libéral, les actionnaires, qui sont les propriétaires des compagnies par actions, risquent leurs capitaux dans un projet pour les faire fructifier. Mais la réalité est tout autre. Sauf pour quelques cas où les actionnaires sont nombreux (comme dans le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien), la plupart des compagnies ne comptent qu'une poignée d'actionnaires, tout juste ce qu'il faut pour composer un conseil d'administration. En général, la quasi-totalité des actions appartient à une ou deux personnes; et dans ces cas, l'actionnariat n'existe que pour les formes légales. Les directeurs détiennent alors, pour se qualifier, le nombre minimum d'actions prescrit par la loi. Rien n'incite un investisseur à acheter des actions: ni le désir de participer aux affaires de la compagnie (dont le contrôle appartient à quelques individus), ni l'ambition de recevoir des dividendes (choses presque inconnues au Québec à cette époque!).

Puisqu'une compagnie ne peut espérer trouver des personnes pour apporter des capitaux dans son fonds social, elle comptera presque exclusivement sur les fonds donnés (par les gouvernements) ou empruntés (fournis par les obligataires). Dans le meilleur des cas, une compagnie se conformera à l'obligation légale stipulant que pour entrer en fonction,

une entreprise doit obtenir des souscriptions à 10% de son capital autorisé et recevoir 10% de la valeur des souscriptions. Les compagnies cherchent habituellement à se soustraire même à cette obligation et le gouvernement finit par exiger que les compagnies démontrent, au moyen de certificats émis par une banque, une attestation que la somme minimale a bel et bien été versée.

Très souvent, les contracteurs acceptent de se laisser payer en actions libérées de la compagnie et/ou en obligations, titres qu'ils essaient par la suite d'écouler, ce qui s'avère généralement difficile. Dans la mesure où ils n'ont pas de valeur marchande, ces titres sont dévalués considérablement quand on les donne en paiement. L'escompte pris sur une deuxième ou une troisième série d'obligations est parfois très considérable: on a vu le Grand-Tronc en vendre à 20. Mais dans les livres de la compagnie ou dans les statistiques, tous ces titres apparaissent à leur pleine valeur nominale. De même, durant les années cinquante et soixante, tous les dividendes et les intérêts impayés que le Grand-Tronc capitalise, apparaissent également dans les comptabilités comme des "actions payées" (actions libérées). Ces éléments doivent nous rester en tête lorsque nous voulons examiner la part du capital social dans la structure du capital des compagnies: ces sommes sont nominales et représentent donc un limite supérieure extrême, et non une indication précise de l'argent véritablement engagé dans

l'entreprise.

Nous avons divisé les compagnies ferroviaires en deux groupes: celles qui sont entièrement situées au Québec (le groupe A), et celles qui ne sont, comme les grandes voies transcontinentales, que partiellement situées au Québec (le groupe B). Si nous demandons aux statistiques officielles la part du capital total qui existe sous forme d'actions (partiellement ou entièrement libérées, mais en comptant seulement la valeur nominale de ce qui a été "versé" à la compagnie), nous obtenons le tableau suivant:

TABLEAU IX
POURCENTAGE DU CAPITAL DES COMPAGNIES
EN ACTIONS LIBÉRÉES POUR
DIVERSES ANNÉES

<u>années</u>	<u>groupe A</u>	<u>groupe B</u>
1879-1880	21,16%	28,25%
1884-1885	30,87%	37,40%
1889-1890	28,42%	31,56%
1894-1895	30,51%	29,68%

Groupe A: compagnies entièrement situées au Québec
Groupe B: compagnies partiellement situées au Québec

SOURCE: Compilations à partir des chiffres contenus dans les Statistiques des chemins de fer, annexées annuellement au rapport du Ministre des chemins de fer et canaux.

Ces capitaux, comme nous l'avons indiqué, sont déjà dilués par des ventes à grand escompte, par des souscriptions

non payées ou payées en services, par une surévaluation des services payés en action. Pour les grandes compagnies interprovinciales, on voit que la part du capital social augmente vers le milieu de la période, puis revient à son niveau initial, mais pour les compagnies moins importantes et moins longues (le groupe A), situées entièrement au Québec, la part du capital social tend à augmenter tout au cours de la période, passant de 21,2% à 30,5%. A la fin de la période, il n'existe plus de différence entre le groupe A et le groupe B, car dans les deux cas, le capital social représente environ 30% du capital nominal de la compagnie, soit moins du tiers.

Les promoteurs ou actionnaires, dans le meilleur des cas, ne fournissent donc qu'une faible part des capitaux d'une compagnie. Même avec des chiffres gonflés, l'apport des actionnaires ne représente pas le tiers de la capitalisation de l'ensemble des sociétés. Comme les compagnies ne payent presque jamais de dividendes, ceux qui souscrivent de l'argent pour acheter des actions le font sans doute pour des raisons autres que des profits, peut-être le développement du commerce, une victoire électorale, des contrats de construction ou de fournitures. En somme, on ne s'attend pas que l'entreprise ferroviaire réussisse car elle n'est peut-être pas destinée à réaliser des profits dans le sens habituel, mais des avantages "marginaux" à l'entreprise. Autrement, il serait bien difficile de concevoir des

personnes assez désintéressées pour mettre des ressources financières à perte dans des entreprises si peu prometteuses. Alors, même de 30%, ou sa moitié, serait inexplicable. Par contre, un investissement de 10 ou 15% du capital serait justifié par l'espoir d'obtenir des avantages ailleurs que dans l'entreprise ferroviaire elle-même. Chez les investisseurs britanniques, il est notoire que les titres ferroviaires nord-américains sont peu profitables, et les journaux spécialisés tels que le Herepath's ou le Railway Times ne cessent de les décrier (30). Les actionnaires du Grand-Tronc, à qui des fortunes avaient été promises, ont de tout temps pensé avoir été trompés par les Canadiens. Mais les promesses exorbitantes qu'un bon promoteur ne manque jamais de faire réussissent souvent à convaincre des investisseurs britanniques à mettre de l'argent dans une entreprise, habituellement comme obligataires, ce qui comporte moins de risque qu'une souscription au capital-actions.

Pour des exemples de compagnies où le capital social, de fait, est nul, le Montréal-Sorel, le Laurentides, le Baie-des-Chaleurs peuvent servir d'illustration.

30 - Voir Herepath's Railway and Commercial Journal et le Railway Times. Ces journaux permettent de saisir l'attitude des Britanniques à l'égard des chemins de fer nord-américains et plus particulièrement les canadiens. Voir aussi D.R. Adler, British Investment in American Railways 1834-1898, Charlottesville, University Press of Virginia, (c. 1970), xvi-253p.

La deuxième source de capitaux, pour les compagnies, se présente sous la forme de capital emprunté, principalement sous la forme d'obligations. Dans une large mesure, le succès d'une entreprise tient à sa capacité d'écouler ses titres obligataires sur le marché de Londres, source essentielle pour qui veut construire une voie ferrée. La compagnie doit procéder en deux temps: d'abord elle obtient des banques des avances à court terme pour financer la construction de sa voie, ou en tout cas le commencement de la construction, et lorsque les travaux ont assez progressé, elle peut hypothéquer ses subventions et ses travaux achevés pour garantir des titres obligataires qui constituent le financement à long terme.

Les banques sont souvent présentes dans le financement des chemins de fer, mais uniquement, dans le court terme. Elles manifestent une aversion profonde aux engagements à long terme et ne prêtent donc qu'à court terme, sur billet promissoire et généralement contre des garanties solides qui les mettent à l'abri du risque. Souvent, elles se font transporter les subventions gouvernementales ou exigent des endosseurs en garantie des prêts qu'elles consentent. Prêtant avec une extrême prudence et contre des assurances complètes, les banques ne constituent donc pas une source de capital de risque. Dans les situations de faillite, elles tirent généralement leur épingle du jeu avec grande habileté. Leur rôle se limite donc à fournir aux compagnies

une partie de leur capital de départ ou de lancement.

Pour faciliter les emprunts des compagnies auprès des institutions financières, le gouvernement provincial donne parfois des lettres promettant des subventions ou même, dans certains cas, des lettres de crédit, ce qui permet aux banques, par exemple, d'avancer de l'argent aux contracteurs. Le gouvernement va jusqu'à se faire assez accomodant pour déposer lui-même des fonds publics dans une banque pour qu'elle dispose des liquidités voulues pour faire des avances à une compagnie ayant reçu une promesse d'aide.

Pour leur financement à long terme, les compagnies se tournent vers les marchés financiers où des investisseurs disposent de fonds importants susceptibles d'être investis dans des chemins de fer canadiens. Tout au cours du XIXe siècle, les titres des chemins de fer nord-américains ont mauvaise presse à Londres et auprès des investisseurs anglais. Le naturel triomphant de l'expérience, les investisseurs anglais, attirés par l'appât de profits considérables, continuent d'investir dans les chemins de fer canadiens et québécois. La transaction qui permet de contracter des emprunts à long terme est la vente de titres obligataires (31). Au XIXe siècle, on l'a répété

31 - Par "obligation", il faut entendre ce que les Anglais appellent "debenture stock" et que les Américains appellent habituellement "bonds", termes qui se rendent en français par "obligation". A proprement parler, une "obligation garantie" correspond au mot "bond", tandis qu'une "obligation non garantie" correspond au mot anglais "debenture".

un peu partout, l'Angleterre est le banquier du monde et profitant de son statut de colonie britannique, le Canada recourt continuellement au marché financier de Londres, tant pour les emprunts des gouvernements que pour le financement d'entreprises diverses. A mesure qu'on approche de la fin du siècle, certaines compagnies tentent des percées du côté de New-York (quoique ce centre financier reste secondaire par rapport à Londres) et même à Paris ou en Allemagne.

Le capital emprunté (valeur nominale) semble occuper une place croissante dans la structure de capitalisation des compagnies du XIXe siècle. Pour les grandes entreprises interprovinciales (le groupe B), le capital emprunté passe de 10,7% du capital en 1879-1880 à 33% en 1894-1895; quant aux lignes strictement provinciales, les pourcentages équivalents passent de 19,6% à 37,6%, pour redescendre à 27% à la fin de la période (Voir le tableau X).

A ce capital fourni et resté sous la forme de titres obligataires, il faut sans doute ajouter les "actions préférentielles" qui, souvent, ne sont que d'anciens titres obligataires ravalés au rang d'actions pour rendre possible de nouveaux emprunts obligataires. Mais pour l'ensemble de notre période, la place occupée par les actions préférentielles dans la capitalisation des compagnies a diminué pour les deux groupes de compagnies. Le fait significatif qui ressort de ce tableau XI est la baisse relative de la place des actions préférentielles dans l'ensemble de la capitali-

TABLEAU X

POURCENTAGE DU CAPITAL DES COMPAGNIES EN
TITRES OBLIGATAIRES PAYES,
POUR DIVERSES ANNEES

<u>Année</u>	<u>groupe A</u>	<u>groupe B</u>
1879-1880	19,62%	10,72%
1884-1885	30,03	12,80
1889-1890	37,64	28,62
1894-1895	27,01	32,99

Groupe A: compagnies entièrement situées au Québec
Groupe B: compagnies partiellement situées au Québec

SOURCE: Compilation à partir des Statistiques des chemins de fer, annexées annuellement au rapport du
Ministre des chemins de fer et canaux.

TABLEAU XI

POURCENTAGE DU CAPITAL DES COMPAGNIES EN
ACTIONS PREFERENTIELLES LIBEREES
POUR DIVERSES ANNEES

<u>Année</u>	<u>groupe A</u>	<u>groupe B</u>
1879-1880	0,05%	32,69%
1884-1885	-	19,76
1889-1890	5,76	16,78
1894-1895	2,74	16,00

Groupe A: compagnies entièrement situées au Québec
Groupe B: compagnies partiellement situées au Québec

SOURCE: même que pour les tableaux précédents

sation des compagnies. Cela signifie principalement que les compagnies ne créent plus, durant la période, d'actions préférentielles, et celles qui existent représentent une fraction déclinante de l'ensemble des capitaux investis dans les chemins de fer.

Les deux tableaux précédents (TABLEAUX X et XI) permettent donc d'affirmer que le capital emprunté, en termes nominaux, représente entre le tiers et la moitié de l'ensemble des investissements des compagnies. Mais à cause de la dilution du capital et des escomptes considérables accordées lors de la vente des titres obligataires, il est permis de penser que le capital emprunté représente environ le tiers (limite supérieure) du capital réellement investi dans les chemins de fer.

L'apport des Canadiens dans ce capital emprunté est relativement faible: dans leur pays, l'accumulation de capitaux est insuffisante et les moyens de canaliser l'épargne ne sont pas encore aussi bien développés que dans les pays plus industrialisés. Le Canada étant une colonie britannique, il se tourne tout naturellement vers sa métropole pour obtenir les capitaux dont il a besoin. Surtout, la richesse des grands centres financiers existe sous forme de capital liquide, alors que la richesse des Canadiens se retrouve principalement sous la forme de biens fixes et immobiliers difficilement transformables en argent liquide. Le capital étranger va donc constituer la

majeure partie du capital emprunté: de plus, l'argent que les gouvernements contribuent au financement des entreprises sera lui aussi en grande partie emprunté à l'étranger, à Londres surtout. De la sorte, le capital étranger constitue, ultimement, la quasi-totalité du capital des compagnies, et le Monetary Times a sans doute raison de parler des neuf dixièmes (90%) de tout le capital provenant de l'étranger.

Ce chiffre de 90% est étonnant quand on sait la mauvaise presse qu'ont à Londres les entreprises ferroviaires nord-américaines. Pour les investisseurs britanniques, le nom du Grand-Tronc est plein de mauvais souvenirs. Comme le notait Herepath's:

somehow or other when we begin to treat of Canada we always glide insensibly into the affairs of the Grand Trunk...(32).

Le Grand-Tronc est la grande question préoccupant les investisseurs britanniques intéressés au Canada. Malgré les sommes considérables fournies par le gouvernement canadien, il ne cesse de constituer la cible préférée des actionnaires de la compagnie. D'année en année, les assemblées semi-annuelles de la compagnie gémissent sur le triste sort des actionnaires. L'insuccès de l'entreprise est imputé directement au gouvernement canadien. D'ailleurs, le Grand-Tronc et ses défenseurs seront l'obstacle majeur quand des compagnies rivales (le Rive-Nord, le Colonisation-

Nord-Montréal, le Pacifique-Canadien) ou même quand les gouvernements voudront emprunter à Londres. Mais son opposition au gouvernement du Québec ne connaîtra pas le succès que le Grand-Tronc pouvait espérer. Ces rivalités prouvent néanmoins le mécontentement des investisseurs britanniques à l'égard des profits qu'ils obtiennent de leurs investissements dans les chemins de fer canadiens.

Chaque fois qu'ils le peuvent, les investisseurs, d'où qu'ils soient, exigent des garanties des gouvernements. Les hypothèques ne forment une bonne garantie que sur des propriétés en exploitation rapportant des revenus, alors que sur des lignes inachevées et non exploitées, des hypothèques n'ont aucune valeur. Avant de souscrire des fonds, les investisseurs cherchent donc à obtenir diverses formes de garanties de la part des gouvernements mais ils n'obtiennent pas toujours ce qu'ils réclament.

Pourquoi alors les investisseurs britanniques, qui ne cessent de déplorer les tristes résultats de leurs investissements dans les chemins de fer nord-américains continuent-ils d'investir si leurs efforts rapportent si peu? Ce fait peut surprendre. En général, les économistes du XIXe siècle admettent que le taux des profits, à long terme, baissera dans les économies développées, et ce principe explique en partie l'expansion impérialiste de l'Europe à travers le monde à la fin du XIXe siècle, car on cherche dans les colonies des marchés nouveaux et des sources

nouvelles d'approvisionnement. L'impérialisme (et les investissements qui l'accompagnent) devient un palliatif temporaire pour retarder la baisse des taux de profits à long terme. Il est en tout cas irréaliste de s'imaginer que l'on investit au Canada pour des motifs patriotiques ou de favoritisme: ici comme ailleurs, on investit pour réaliser des profits. Sans doute certains, peut-être nombreux surtout parmi les petits capitalistes qui ont placé des fonds dans le capital-actions du

Grand-Tronc, cette épine au flanc des investisseurs britanniques, ont perdu de l'argent en investissant dans les chemins de fer canadiens. Mais si les investisseurs britanniques, parmi les mieux expérimentés du monde à l'époque, continuent d'investir, ils doivent y trouver leur compte. Il faut donc conclure, malgré toutes les plaintes qui s'élèvent dans les milieux d'affaires, que la situation des chemins de fer canadiens n'est pas aussi catastrophique qu'on veut bien le dire.

Dans les dernières décennies du siècle, l'argent emprunté s'obtient par la vente de titres obligataires (de compagnies ou des gouvernements) comportant des intérêts fixes et d'autant plus généreux qu'après les escomptes de vente des obligations, les intérêts réels sont souvent élevés. La plupart des investisseurs touchent leur intérêts, sinon ils prennent le contrôle des compagnies. Etant donné que le capital étranger existe sous la forme de

capital emprunté (avec intérêt garanti) plutôt que sous la forme de capital social, le paiement régulier des intérêts rend la majeure partie des investissements étrangers tout à fait rentables. Ce fait important explique pourquoi les Britanniques continuent d'investir dans les chemins de fer canadiens, même s'ils se plaignent sans arrêt de ne pas recevoir des profits adéquats.

Avant 1914, la Grande-Bretagne est la principale source de capitaux étrangers pour le Canada, soit \$20 milliards de dollars américains, ce qui rapporte annuellement \$1 milliard en intérêts, soit 10% du revenu national de la Grande-Bretagne. Ces investissements considérables se sont accumulés au cours du siècle précédent, avec des grandes pointes d'investissement dans les périodes suivantes: 1868-1875, 1884-1893 et 1905-1912. Il faudra la Première Grande Guerre pour ébranler l'hégémonie internationale du capital britannique (33). Les investissements britanniques sont non seulement avantageux parce qu'ils génèrent des revenus pour l'avenir, mais encore parce qu'ils sont souvent utilisés et dépensés directement pour faire des achats en matériaux ou en équipement anglais, de sorte que l'argent ne quitte même pas le pays, parfois. De plus, ces investissements peuvent favoriser l'accès à des sources nouvelles d'approvisionnement en matières premières ou en d'autres denrées (blé canadien,

33 - L. Jenks, "British Experience with Foreign Investment", dans Journal of Economic History (supplément), vol 4, 1944, p. 68.

laine d'Australie, boeuf d'Argentine). En 1911, on estime que les Britanniques ont investi £372.541.000 au Canada, dont £223.740.000 dans les chemins de fer. Selon Myers, les investissements étrangers au Canada, en 1914, se chiffrent ainsi:

\$ 2 milliards de la Grande-Bretagne
 \$0,5 milliard des Etats-Unis
 \$0,14 milliard des autres sources (34).

C'est donc à même ce réservoir qu'est puisée la plus grande partie des investissements ferroviaires québécois au XIXe siècle.

A quelques reprises, certains se tournent même vers la France. Dans le syndicat initial qui fonda le Pacifique-Canadien se trouvait une maison française de finance. Le premier ministre Chapleau, et plus tard Mercier, vont chercher à favoriser les emprunts québécois en France. L'autre source de capitaux non-britanniques se trouve aux Etats-Unis. Durant les trois dernières décennies du XIXe siècle, les investissements américains au Canada vont commencer de croître, mais dans l'ensemble, ils restent encore modestes. Ils auraient sans doute joué un rôle de premier plan dans le financement du Pacifique-Canadien, mais la politique du gouvernement canadien exige explicitement un contrôle canadien ou britannique. En 1888, par exemple, le Grand-Tronc compte parmi ses actionnaires 179 Américains,

(détenant 69.677 actions), et 2.846 Canadiens et Européens (détenant 580.323 actions) (35).

La dépendance des entreprises canadiennes vis-à-vis les capitaux étrangers est attestée par un autre fait: souvent, les compagnies en panne financière demandent l'aide des gouvernements. Elles font alors valoir qu'un échec de leur compagnie compromettrait tous les emprunts futurs à l'étranger, et jetterait du discrédit non seulement sur les entreprises ferroviaires, mais aussi sur les gouvernements. Déjà, ceux qui demandent le secours du gouvernement évoquent la "fuite des capitaux étrangers". Les investisseurs étrangers, s'ils n'obtiennent pas des profits suffisants, refuseront de prêter:

The delay in the payment of this Subsidy has a bad effect not only with regard to myself, personally, but also the Government, as it will make it difficult in the future to borrow money for the construction of Railways, on the Subsidies (36).

Ce genre de lettre, adressée au gouvernement, démontre comment les entrepreneurs utilisent la peur de perdre les capitaux étrangers comme levier contre le gouvernement.

Après le capital social (les actions) et le capital emprunté, un troisième type d'apport financier, le plus

35 - Monetary Times, 17 août 1888, p. 175 et p. 179.

36 - C.A. Scott à G.-A. Nantel, Québec 19 mars 1892, dans ANQ Cdf tir 103.

important, vient compléter la capitalisation des compagnies: les contributions financières des gouvernements (fédéral, provincial, municipal). Les capitaux fournis par eux sont, une condition sine qua non de toute réussite, et cette généralisation n'admet à peu près aucune exception. Nous avons déjà indiqué que les actionnaires sont pour peu ou rien dans le financement des chemins de fer. Le capital emprunté, très grossièrement, peut représenter le tiers du capital mis dans une entreprise, alors que les actions préférentielles peuvent constituer 15% du capital. Le reste provient des gouvernements. Nous avons étudié les politiques et les contributions des gouvernements dans le premier chapitre de la thèse, et nous ne voulons nous intéresser ici qu'à la part que ces subventions représentent dans la structure du capital des compagnies. Quand ils font appel aux gouvernements pour en obtenir des subventions, les promoteurs font souvent état de leurs énormes "sacrifices" personnels pour l'entreprise, affirmant avoir mis des sommes considérables dans le projet. Ils parlent invariablement de riches capitalistes n'attendant que le signal d'une subvention pour investir tout l'argent voulu, si seulement le gouvernement voulait bien y consentir. Et même lorsqu'une entreprise ne rapporte pas de profit, les promoteurs blâment encore les gouvernements.

L'avantage des subventions venant du trésor public, c'est qu'elles rapportent une valeur réelle à peu près égale

à leur valeur nominale (contrairement à ce qui arrive dans le cas des actions et des obligations). Le gouvernement peut cependant déduire de la subvention certains frais d'inspection, ou encore en retenir une partie pour payer des dettes privilégiées de la compagnie. A la fin des années soixante-dix, le gouvernement québécois retient aussi sur les subventions l'équivalent de 5% pour couvrir les frais encourus dans la vente des obligations gouvernementales avec lesquelles on paye les subventions aux chemins de fer.

Les demandes d'aide se font toujours en deux phases: dans une première, la compagnie prétend posséder d'énormes ressources et ne manquer que d'une modeste subvention (modeste par rapport aux énormes bienfaits, qui en découleraient!), une somme d'appoint pour lancer le projet; dans une deuxième phase, la compagnie est complètement à bout de ses ressources et elle presse les gouvernements d'augmenter considérablement les subventions sous peine de voir s'arrêter les travaux de construction. Une compagnie transporte habituellement ses subventions à un entrepreneur, qui les transporte à son tour à une banque qui lui avance des fonds: ce cheminement souligne le rôle critique de la subvention dans le financement général de l'entreprise. Ce système d'aide des gouvernements existe non seulement au Canada, mais aussi aux Etats-Unis où, pour la période antérieure à 1860, certains historiens estiment que les corps publics ont fourni jusqu'à 55% du capital investi dans

les chemins de fer. Quant à l'autre 45%, il représente souvent du travail ou des matériaux. Ainsi, les corps publics américains, selon M.S. Heath, auraient en fait contribué 75% du capital comptant nécessaire (37). Mais qu'en est-il pour le Canada?

Les statistiques compilées annuellement par le gouvernement fédéral ne permettent pas toujours, durant les années quatre-vingt, de distinguer la provenance des subventions gouvernementales (source fédérale ou provinciale). Le tableau XII nous permet de voir quel pourcentage, et il s'agit d'une limite inférieure seulement, des capitaux d'une compagnie proviennent des gouvernements.

Le tableau XII démontre qu'en 1880, par exemple, à une époque où le gouvernement fédéral ne subventionne pas encore les lignes "locales", près de 60% du capital de celles-ci vient des gouvernements provincial ou municipaux, tandis que dans les grandes compagnies interprovinciales, 29% du capital nominal provient des gouvernements. Ce 29% est cependant atrophié par une dilution du capital social et du capital emprunté. La proportion du capital provenant des gouvernements semble décroître durant la période: en 1895, elle n'est que de 37% dans le groupe A et d'un peu plus de 20% dans le groupe B. Ces chiffres, évidemment, sous-estiment certainement la contribution des gouvernements et représentent

37. - M.S. Heath, Public Co-Operation in Railroad Construction in the Southern United States to 1861, (Thèse de PhD, 1937), citée dans R.A. Lively, "The American System. A review Article", dans Business History Review 29, 1955, p. 81-95.

TABLEAU XII

POURCENTAGE DU CAPITAL DES COMPAGNIES
EN SUBVENTIONS GOUVERNEMENTALES
POUR DIVERSES ANNEES

Année	Groupe A				Groupe B			
	<u>féd. prov.</u>	<u>fédér.</u>	<u>prov. munic.</u>		<u>féd. prov.</u>	<u>fédér.</u>	<u>prov. munic.</u>	
1879-1880	0,64%	-	50,41%	8,17%	-	28,33%	0,14%	-
1884-1885	29,25	0,08	3,05	6,71	29,92	-	-	0,12
1889-1890	23,98	-	-	3,58	22,94	-	-	0,11
1894-1895	-	13,55	20,84	2,56	-	21,07	0,18	0,08

Groupe A: compagnies entièrement situées au Québec

Groupe B: compagnies partiellement situées au Québec

SOURCE: même que pour les tableaux précédents.

des pourcentages minima. Mais il serait sans doute très difficile d'atteindre un chiffre exact sans mesurer l'importance de la dilution du capital social ou emprunté. On peut néanmoins constater l'importance des subventions.

Un cas extrême peut montrer l'importance des subventions pour une compagnie. Le Montréal-Portland-Boston, qui doit démontrer au gouvernement qu'il possède les ressources nécessaires pour compléter son projet, présente un bilan de "ses" ressources: pour la section entre Standbridge-Est et

la frontière américaine, les travaux coûteront \$43.087 (au lieu de \$59.137 que prévoit l'ingénieur du gouvernement) et cette somme est couverte par \$36.100 en subventions gouvernementales, \$9.000 en subventions de la municipalité de Saint-Armand, \$2.000 de Frelighsburg, et enfin \$1.600 en souscriptions privées, pour un total de \$51.700. Dans cet exemple, le poids massif des subventions ressort avec beaucoup de clarté (38).

A plusieurs reprises, les compagnies accusent le gouvernement provincial de se montrer moins généreux que celui de l'Ontario. Pourtant, les chiffres ne semblent pas confirmer cette affirmation. Il faudrait aussi voir, sans doute, quels rôles les municipalités des deux provinces jouent respectivement. Quant aux dépenses des gouvernements proprement dits, le Québec tient une place fort respectable (Voir le Tableau XIII). L'importante somme versée par le Québec reflète les investissements considérables faits dans le QMOO. Toute proportion gardée, le gouvernement provincial du Québec semble avoir plus subventionné les chemins de fer que les autres provinces.

Dans leur histoire économique du Québec durant la deuxième moitié du XIXe siècle, Hamelin et Roby proposent une évaluation selon laquelle les chemins de fer, en prenant

38 - Voir à ce sujet les deux "Memorandum" signés par Ashley Hibbard et datés du 4 avril 1879, dans ANQ. Cdf tir 20.

TABLEAU XIII
LES SUBVENTIONS PROVINCIALES AUX CHEMINS DE
FER, EN 1883 (TOTAL)

<u>Province</u>	<u>sommes versées</u>	<u>sommes per capita</u>
Ontario	\$ 4.288.037	\$ 2,64
Québec	\$13.313.242	\$11,18
Nouveau-Brunswick	\$ 2.183.000	\$ 7,64
Nouvelle-Ecosse	\$ 1.849.420	\$ 4,76

SOURCE: : Tableau contenu dans une lettre de
C.N. Armstrong à L.-H. Langevin,
Londres 27 février 1883, dans
Comité des chemins de fer du Conseil
privé, APC, RG 46, no 2535.

un coût de construction moyen de \$30.000 le mille, auraient tiré 43% de leur capital des sources privées, et 57% des fonds publics (soit 20% de la province, 32,5% du gouvernement fédéral et 4,5% des municipalités québécoises) (39). Dans leur méthode de calcul, les deux auteurs vont directement aux chiffres réels des subventions, et après avoir estimé le coût de construction à \$30.000 le mille (ce qui, pour 3.481 milles de voie, donne un investissement présumé de \$104.430.000), ils arrivent à évaluer la part des gouvernements à 57% du capital des compagnies.

A tout prendre, cette méthode vaut bien la nôtre si on tient compte de l'importante dilution du capital à laquelle s'adonnent beaucoup de compagnies et qui affecté à long terme

la rentabilité d'une entreprise. La dilution du capital ou la surcapitalisation, deux symptômes d'un même mal, créent une fausse image de la valeur des propriétés d'une compagnie. Une réduction du capital constituerait alors une saine mesure de gestion, mais une si douloureuse amputation serait difficile à faire accepter car la plupart des compagnies préfèrent maintenir des comptes de capital excessifs et rester indéfiniment en dessous du seuil de rentabilité. Cette rentabilité tient à deux éléments: la capitalisation initiale, et aussi le mode d'exploitation. Seules les grandes compagnies (le Grand-Tronc, le Pacifique-Canadien) sont étudiées au point de vue de leur exploitation générale, et il n'y a pas lieu de reprendre ici ces analyses (40). D'ailleurs, ces études portent sur l'ensemble des réseaux et ne s'appliquent pas directement au Québec. La plupart des lignes qui font l'objet de notre thèse sont dans leur période de lancement et de construction, et les archives disponibles ne permettent pas d'analyser ni de suivre leur mode d'exploitation. De plus, une ligne, aussitôt achevée, est presque toujours incorporée à l'un ou l'autre des grands réseaux.

Durant les dernières décennies du XIXe siècle, en Amérique du Nord, plusieurs guerres tarifaires se produisent

40 - A.W. Currie, The Grand Trunk Railway of Canada, Toronto University of Toronto Press, 1957, viii-556p.; H.A. Innis, A History of the Canadian Pacific Railway, (Introduction de Peter George), Toronto, University of Toronto Press, (c. 1971), xxii-365p (l'édition originale date de 1923).

entre les grands réseaux de chemins de fer. Parfois ruineuses, ces rivalités forcent les compagnies à réduire leurs tarifs sur les longues distances et à augmenter les tarifs locaux. C'est un premier élément qui compromet la rentabilité des entreprises. Un deuxième aspect a trait au rapport mathématique entre les recettes brutes et les coûts d'exploitation. La clé pour évaluer le succès économique d'une entreprise se trouve dans l'indice d'exploitation. Cet indice nous renseigne sur le coût d'exploitation divisé par les recettes brutes. Ainsi, un indice de 60 indique que les coûts d'exploitation (salaires, matériaux, entretien de la voie) représentent 60% des recettes brutes de la compagnie et qu'il reste donc 40% de recettes nettes pour payer les intérêts sur le capital emprunté (les obligations), et éventuellement des dividendes, chose tout à fait improbable. Puisque dans les faits, la plupart des compagnies n'ont pas de capital social, mais seulement un capital emprunté, cela signifie qu'elles doivent en général supporter des charges annuelles fixes très élevées, et d'autant plus lourdes que le capital est dilué. Se basant sur des calculs hautement fantaisistes, le Grand-Tronc annonce en 1853 que son indice serait de 40, ce qui dépasserait les meilleures situations aux Etats-Unis et en Angleterre, et la compagnie prévoit en conséquence des profits de 11,5%. Mais dès 1854, les prévisions sont ramenées à un indice de 50, et à des dividendes de 8%. En

fait, l'indice passe à 80 en 1856. Durant les décennies suivantes, les gérants vont tenter de réduire le plus possible cet indice: en 1871, il est rendu à 59,7, mais en général il gravite aux environs de 70.

Les compagnies moins fortunées ou traversant des territoires peu peuplés ou peu prospères connaissent souvent des taux vertigineux qui peuvent même dépasser 100, ce qui signifie que la compagnie fonctionne à perte. En Grande-Bretagne, l'indice a tendance à monter dans la deuxième moitié du XIXe siècle: inférieur à 50 durant les années cinquante, il grimpe à 54 en 1890 et à 65 en 1908 (41). Le TABLEAU XIV, valable pour l'ensemble du Canada, montre les rapports entre les coûts d'exploitation et les recettes, par mille de chemin de fer. Pour l'ensemble des lignes canadiennes, ce tableau démontre que les recettes nettes gravitent autour de \$1.000. Cette somme est suffisante pour payer 5% d'intérêt sur \$20.000 d'obligations, ce qui correspond à peu près à ce que la plupart des compagnies ont émis. Si les investisseurs ne tenaient compte que des sommes réellement investies et payées, ils pourraient sans doute

41 - H.J. Dyos et D.H. Aldcroft, British transport: an economic survey from the seventeenth century of the twentieth, Leicester, Leicester University Press, 1969, 473p, Currie, Grand Trunk, p. 111.

TABLEAU XIV

LES RECETTES BRUTES, LES DEPENSES ET LES
RECETTES NETTES PAR MILLE DE CHEMIN DE
FER AU CANADA, POUR DIVERSES ANNEES
(1876 = 100)

Année	recettes brutes par mille	indice	dépenses d'exploit- ation par mille	indice	recettes nettes par mille	indice
1876	\$3.710	100	\$3.029	100	\$ 681	100
1881	3.818	103	2.745	91	1.073	158
1886	2.831	76	2.050	67	781	115
1891	3.483	94	2.526	83	957	140
1896	3.096	83	2.145	71	951	140
1901	4.018	108	2.777	92	1.231	181

SOURCE: Canada Year Book 1915, p. 472, cité dans
Jackman, Economics of Transportation, p. 128

en arriver à la conclusion que leurs investissements dans les chemins de fer sont rentables. C'est sans doute la conclusion qu'ils tirent puisqu'ils continuent d'investir dans les chemins de fer canadiens malgré la mauvaise presse qu'ont en Angleterre les investissements dans les chemins de fer nord-américains.

Conclusion

Les sociétés par actions sont le rouage essentiel des économies libérales qui prennent forme au XIXe siècle: à ce titre, leur place dans le développement ferroviaire est capitale. Collaboratrices des gouvernements, elles apportent

un cadre dans lequel se fait la promotion des nombreux projets élaborés par différents groupes de personnes.

Dans le lancement d'une entreprise, des étapes se distinguent: dans la première, différents groupes sociaux ou des individus cherchent à recueillir les appuis nécessaires pour amener les gouvernements à accorder des chartes, puis à subventionner les divers projets. En premier lieu, nous trouvons les ambitions régionales et locales, celles des villes ou des zones de colonisation, qui favorisent la construction de chemins de fer pour mieux servir leurs propres intérêts. Chaque ville importante, comme Montréal ou Québec, veut se créer un arrière-pays. Les municipalités, qui deviennent donc invariablement des appuis aux différents projets ferroviaires, car chacune compte y trouver son agrandissement, sont toujours prêtes soit à accorder des subventions, soit au moins à endosser par des résolutions ou des requêtes les projets de chemins de fer.

Les entrepreneurs sont un deuxième groupe très important: ils sont censés jouer, en régime libéral, un rôle d'innovation et de développement économique, et constituer l'élément novateur dans le système économique. De fait, au Québec, le leadership dans le secteur ferroviaire semble partagé entre les politiciens et les entrepreneurs, bien que plusieurs personnalités appartiennent aux deux secteurs d'activité. Ces entrepreneurs ont en général peu d'argent, mais beaucoup de projets, et leur rôle se limite plutôt à

trouver les fonds (auprès des gouvernements ou auprès des investisseurs privés), puis à faire construire les projets de chemin de fer. Les promoteurs et entrepreneurs apportent une certaine expertise au plan de l'organisation d'un projet de construction ferroviaire. Leurs connaissances étant souvent acquises en Grande-Bretagne ou aux Etats-Unis, ils sont souvent des étrangers, bien que certains noms canadiens fassent bonne figure: les Sénécal, les Beemer, les Armstrong, les Macdonald.

Désireux de bien servir les intérêts de leur région et en même temps les leurs propres, les politiciens constituent un troisième groupe social qui se fait l'ardent défenseur de la construction ferroviaire. Ce milieu vit en catimini avec le monde des affaires, et il se produit une certaine circulation des élites politiques et économiques. Les députés et même les ministres deviennent les intermédiaires entre les promoteurs de chemins de fer et les gouvernements. Très souvent, les politiciens se font eux-mêmes promoteurs ou entrepreneurs de chemins de fer. Il y a entre le monde économique (qui a besoin des subventions gouvernementales) et le monde politique (qui a besoin d'appuis électoraux et financiers) des échanges de services, des échanges de faveur. Naissent alors un grand nombre d'alliances, plus ou moins permanentes selon les cas, entre tel entrepreneur (comme Sénécal) et tel politicien (comme Chapleau). Les promoteurs et les compagnies ne dédaignent pas, parfois, d'intervenir directement dans

le processus électoral pour assurer la victoire de "leur" candidat. Les complicités et les cas de corruption sont donc très nombreux.

Très influent, le clergé constitue à l'époque un autre groupe dont l'influence sert souvent à promouvoir des projets de chemin de fer. L'émigration inquiète alors toutes les élites et cette préoccupation incite souvent le clergé à donner son appui à des projets particuliers de construction ferroviaire, éventuellement à se faire lui-même le promoteur de projets de lignes, notamment dans les régions de colonisation.

La concertation d'un ou de plusieurs de ces groupes sociaux peut grandement aider la promotion d'un chemin de fer. Si les pressions sont suffisantes, une compagnie se fait accorder une charte, elle obtient des souscriptions égales au dixième de son capital. Elle peut ensuite passer à l'élection de directeurs permanents qui désignent le président de la compagnie. Mais l'étape critique attend toujours la compagnie: le financement.

Dans le capital des compagnies, nous distinguons principalement trois sources: le capital social (l'apport des actionnaires), le capital emprunté (sous forme d'obligations vendues à des investisseurs), et troisièmement les subventions versées par les divers niveaux de gouvernements. Dans l'ensemble, le capital nominal est très élevé, ce qui reflète la pratique courante, surtout vers le milieu

du siècle, de le diluer. Les coûts de construction (sans compter le prix du roulant) atteignent facilement \$15.000 le mille dans le meilleur des cas (Voir le tableau XV).

Le capital fourni par les actionnaires représente très peu de choses. Dilué au départ, même sa valeur nominale n'atteint pas le tiers des capitaux investis dans les chemins de fer. Aussi ne faut-il pas trop se surprendre quand les compagnies ne payent pas beaucoup de dividendes. Les investisseurs britanniques se montrent souvent très mécontents des résultats de leurs investissements dans les chemins de fer nord-américains, et ils soulignent avec insistance la rareté des dividendes. De fait, cependant, les actionnaires apportent rarement une contribution importante dans la capitalisation des chemins de fer, sauf pour de rares exceptions telles que le Grand-Tronc.

Les obligataires, par contre, contribuent des sommes plus significatives. Ces titres sont souvent vendus à escompte, parfois élevée. Les banques fournissent des capitaux à court terme, mais uniquement contre de solides garanties, habituellement des transports de subventions gouvernementales. Durant les dernières décennies du XIXe siècle, la part du capital emprunté (c'est-à-dire la valeur nominale des obligations) augmente, et représente environ le tiers du capital des compagnies. Cette somme augmente encore si on lui ajoute l'apport des "actions préférentielles", qui sont souvent des anciennes obligations. Le capital

TABLEAU XV

TABLEAU RECAPITULATIF DE LA

STRUCTURE DU CAPITAL (PAYE) DES CHEMINS DE FER QUEBECOIS

(1879-1895)

%

		subventions des gouvernements								
		actions		obligations	féd.-prov. fédér. prov. munic. total autre					
		actions	préfér.		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
1879-1880:	A	21,16	0,05	19,62	0,64	-	50,41	8,17	59,22	-
	B	28,85	32,69	10,72	-	28,33	0,14	-	-	-
1884-1885:	A	30,87	-	30,03	29,25	0,08	3,05	6,71	39,09	-
	B	37,40	19,76	12,80	29,92	-	-	0,12	-	-
1889-1890:	A	28,42	5,76	37,64	23,98	-	-	3,58	27,56	0,04
	B	31,56	16,78	28,62	22,94	-	-	0,11	-	-
1894-1895:	A	30,51	2,74	27,01	-	13,55	20,84	2,56	36,95	2,79
	B	29,68	16,00	32,99	-	21,07	0,18	0,08	-	-

Groupe A: les compagnies de chemins de fer situées entièrement au Québec.

Groupe B: les compagnies de chemins de fer situées partiellement au Québec.

SOURCE: Les statistiques des chemins de fer sont publiées annuellement, à partir de 1876, en annexe au rapport du ministre fédéral responsable des chemins de fer. Le tableau donne les résultats d'une compilation de toutes les compagnies situées entièrement ou partiellement au Québec.

emprunté représente donc entre le tiers et la moitié du capital de l'ensemble des compagnies.

Cet argent emprunté provient en très grande partie de l'étranger, surtout de la Grande-Bretagne. Même l'argent versé aux compagnies par le gouvernement a été emprunté à l'étranger, de sorte que certains contemporains évaluent à 90% le capital étranger (investi directement ou indirectement) dans les chemins de fer. Si les voies ferrées nord-américaines ont si mauvaise presse en Grande-Bretagne, il est étonnant de voir que les capitalistes britanniques n'aient jamais cessé d'investir dans ce secteur: la réponse se trouve probablement dans le fait que la plupart du temps, les intérêts sur les obligations sont bel et bien payés. Et comme les investissements se faisaient principalement en obligations plutôt qu'en actions, les capitalistes anglais n'ont pas dû perdre trop d'argent dans les chemins de fer nord-américains. Les mécontents faisaient beaucoup de bruit, mais ne représentaient probablement qu'une minorité.

Le troisième apport financier dans le capital des compagnies de chemin de fer est fourni par les subventions des gouvernements. Cette aide peut représenter, selon les méthodes de calcul, d'un tiers à trois cinquièmes du capital total de l'ensemble des compagnies.

Une fois construite, la voie d'une compagnie peut entrer en exploitation: selon l'indice d'exploitation, elle sera en mesure de produire des recettes nettes suffisantes pour payer

les intérêts sur les titres obligataires, et éventuellement pour payer des dividendes, chose pourtant rare. Le plus souvent, les lignes nouvellement construites sont aussitôt absorbées, en général par l'un ou l'autre des grands réseaux ferroviaires.

Dans ce chapitre, nous avons cherché à donner quelques caractéristiques générales applicables à l'ensemble des compagnies. Elles ont beaucoup de ressemblances, mais chacune possède aussi ses particularités. Dans les deux autres parties de la thèse, nous voulons montrer comment ces particularités ou ces caractéristiques générales se manifestent dans des exemples précis.

DEUXIEME PARTIE

LE RESEAU DU CANADIEN-NATIONAL

Dans cette deuxième partie de la thèse, nous avons réuni l'histoire des compagnies appelées à faire partie du réseau du Canadien-National. Les regrouper ainsi comporte certes une part d'arbitraire, mais c'était, tout compte fait, le seul moyen de présenter de façon cohérente non seulement l'histoire individuelle d'un grand nombre de compagnies, mais aussi la manière dont se sont formés les deux grands réseaux canadiens (le Canadien-National et le Pacifique-Canadien) qui, aujourd'hui encore, possèdent la quasi-totalité des voies ferrées québécoises.

Le premier chapitre présente le réseau de voies assemblé par le Grand-Tronc, tandis que le deuxième analyse la formation du réseau du Canadien-Nord. Dans le troisième nous présentons les compagnies éventuellement réunies dans le Québec-Montréal-Sud. Enfin, un dernier chapitre étudie l'ensemble des voies ferroviaires situées dans l'est du Québec et plus tard réunies au Canadien-National.

Cette présente partie de la thèse contient donc l'histoire des compagnies ou voies ferroviaires qui seront plus tard intégrées dans le réseau du Canadien-National.

CHAPITRE III

LE GRAND-TRONC

Durant le dernier quart du XIXe siècle, le Grand-Tronc développe une mentalité d'assiégé parce que le développement ferroviaire canadien est alors dominé par l'expansion du Pacifique-Canadien, comme il l'avait été par le Grand-Tronc trente ans plus tôt. Ainsi, à cette époque, le Grand-Tronc répond principalement à des préoccupations défensives; il cherche, par une politique d'obstruction, à bloquer l'expansion de ses rivaux et à consolider ses propres positions par de nouvelles constructions ou par des achats de compagnies existantes (1). En 1873, les éléments fondamentaux du réseau du Grand-Tronc au Québec sont en place: la ligne principale venant de l'Ontario traverse Montréal, Richmond et Sherbrooke pour aboutir à Portland (Maine), un embranchement relie Richmond à Rivière-du-Loup (2), et le réseau du Montréal-Champlain vient d'être absorbé (3). Tous les éléments de ce réseau originel seront intégrés au Canadien-National en 1923.

A cause du rôle politique qu'il joue et des débats qu'il suscite chez ses contemporains, le Grand-Tronc a souvent intéressé les historiens. Mais s'il est souvent mentionné dans les ouvrages d'histoire, et même s'il a fait

-
- 1 - C'est ce qui explique l'acquisition du Union-Jacques-Cartier, la construction du Jonction-Montréal-Champlain et du Jonction-Beauharnois, puis l'acquisition du Vermont-Central et du Canada-Atlantique.
 - 2 - La section entre Lévis et Rivière-du-Loup est vendue au gouvernement fédéral en 1879 et devient alors une section de l'Intercolonial.
 - 3 - Le Montréal-Champlain, loué au Grand-Tronc en 1864, est définitivement acheté en 1873. Ce réseau de la rive sud comprend les lignes des anciens Montréal-New-York et Champlain-Saint-Laurent.

l'objet direct ou indirect de plusieurs études, sa place dans le réseau ferroviaire québécois est peu étudiée (4). L'histoire du Grand-Tronc au Québec reste à écrire.

Six sections composent ce chapitre. La première porte sur le réseau du Grand-Tronc tel qu'il s'est constitué avant 1873. Viennent ensuite trois lignes construites durant les années quatre-vingt: le Jonction-Montréal-Champlain, le Union-Jacques, Jacques-Cartier et le Jonction-Beauharnois. Enfin, nous présentons deux sociétés importantes acquises par le Grand-Tronc vers le tournant du siècle: le Vermont-Central et le Canada-Atlantique.

I - La voie originelle du Grand-Tronc

Avant 1873, le Grand-Tronc domine nettement l'évolution générale du système ferroviaire québécois, au point d'absorber presque toutes les lignes ferroviaires de la province. Le réseau se forme à partir de l'union de deux groupes de voies ferrées. Le premier groupe comprend les divers projets, certains étant partiellement achevés, dont la fusion donne naissance au Grand-Tronc en 1852-1853, et le second se compose des voies du Montréal-Champlain, réseau d'abord loué puis finalement acheté par le Grand-Tronc en 1873. A cette date, il reste peu de compagnies ferroviaires indépendantes du Grand-Tronc dans la province, car seuls survivent le Stanstead-Sheffield-Chambly (SSC), le Jonction-Montréal-Vermont, le Carillon-Grenville et quelques petits tronçons, surtout de colonisation. Faute d'espace, l'évolution du Grand-Tronc avant 1873 ne sera que brève-

4 - Les lignes québécoises du Grand-Tronc sont à peine mentionnées dans les histoires des compagnies de chemin de fer. La meilleure histoire du Grand-Tronc est celle de A.W. Currie (The Grand Trunk Railway of Canada, Toronto, University of Toronto Press, 1957) mais cette étude surtout financière, faite principalement à partir des rapports des directeurs, contient peu de choses sur la partie québécoise du réseau. On peut également consulter, pour une vue d'ensemble du développement ferroviaire, G.R. Stevens, Canadian National Railways (2 vol.), Toronto, Clarke, Irwin, 1960-1962, mais ici encore, les lignes québécoises occupent peu d'espace, sauf pour les premières compagnies comme le Champlain-Saint-Laurent.

ment esquissée.

Deux facteurs principaux expliquent la naissance de cette grande voie ferroviaire canadienne: premièrement le souci des marchands de la vallée laurentienne de se créer un arrière-pays économique dans le Mid-ouest américain et leur ambition de profiter du commerce céréalier de cette région, et deuxièmement la volonté persistante des colonies britanniques de l'Atlantique à construire un chemin de fer "Intercolonial" pour les relier au Canada. A cause de ce désir de rattacher le Canada aux Maritimes par un chemin de fer, de nombreux projets, au cours des années, avaient vu le jour. Mais tous avaient avorté: le Québec-Saint-Andrews, le Québec-Halifax, le European and North American, le Québec-Nouveau-Brunswick-Nouvelle-Ecosse (5).

Au début des années cinquante, un concours de circonstances a mis en relation des entrepreneurs (MM. Jackson, Peto, Brassey, Betts), des financiers (Glyn, les frères Baring) et des politiciens (notamment le premier ministre canadien, Francis Hincks). Chacun pour ses raisons, ils conviennent de l'opportunité de construire "un grand tronc de chemin de fer" qui traverserait le Canada de part en part et rejoindrait un jour les colonies de l'Atlantique.

5 - Pour l'histoire du Grand-Tronc et de ses débuts, voir Currie, op. cit.; R.S. Longley, Sir Francis Hincks. A Study of Canadian politics, railways, and finance in the nineteenth century, Toronto, University of Toronto Press, 1943; G.R. Stevens, op. cit.; J.A. Chiselm, The Speeches and Public Letters of Joseph Howe (Based upon Mr. Annand's Edition of 1858) (new and complete edition), Halifax, The Chronicle Publishing, 1909, 2 vol.; Sandford Fleming, The Intercolonial. A historical sketch of the inception, location, construction and completion of the line of railway uniting the Inland and Atlantic Provinces of the Dominion, with maps and numerous illustrations, Montréal, Dawson Brothers, 1876.

Le financement du Grand-Tronc, dans le XIXe siècle canadien, reste une des grandes entreprises financières. A cette époque, la non-rentabilité du Grand-Tronc est aussi proverbiale que les fameux diamants du Canada à l'époque de Jacques Cartier. Lancé le 12 avril 1853, le prospectus de la compagnie prévoit une capitalisation de £9 millions stg. Resté justement célèbre pour ses promesses extravagantes, ce document prévoit des revenus exagérés, un indice d'exploitation de seulement 40 (il sera le double) et même des profits outrageusement optimistes de 11,5%. Les difficultés financières ne tarderont pas à s'abattre sur la compagnie qui pourra, cependant, profiter des relations intimes qui la lient à plusieurs membres du gouvernement canadien. Plusieurs ministres siègent au conseil d'administration du Grand-Tronc. Devant les difficultés de la compagnie à écouler ses titres, le gouvernement canadien est appelé, à plusieurs reprises, à apporter son secours à la compagnie durant les années cinquante et soixante.

Les principaux travaux de construction sont achevés durant les années cinquante. Pour ce qui regarde le Québec, rappelons seulement les grandes étapes: la section entre Saint-Hyacinthe et Portland est ouverte en 1853, la section entre Montréal et Brockville (Ontario) en 1855, l'embranchement entre Richmond et Lévis en novembre 1854. Grâce aux efforts de G.-E. Cartier, ce dernier tronçon est prolongé jusqu'à Rivière-du-Loup, en direction de l'Intercolonial qu'on construirait un jour. Entre la Chaudière (à Lévis) et Saint-Thomas, la ligne est ouverte en décembre 1855, de Saint-Thomas à Saint-Pascal en décembre 1859, et finalement jusqu'à Rivière-du-Loup en juillet 1860 (6). En 1860, le Grand-Tronc inaugure aussi le pont Victoria,

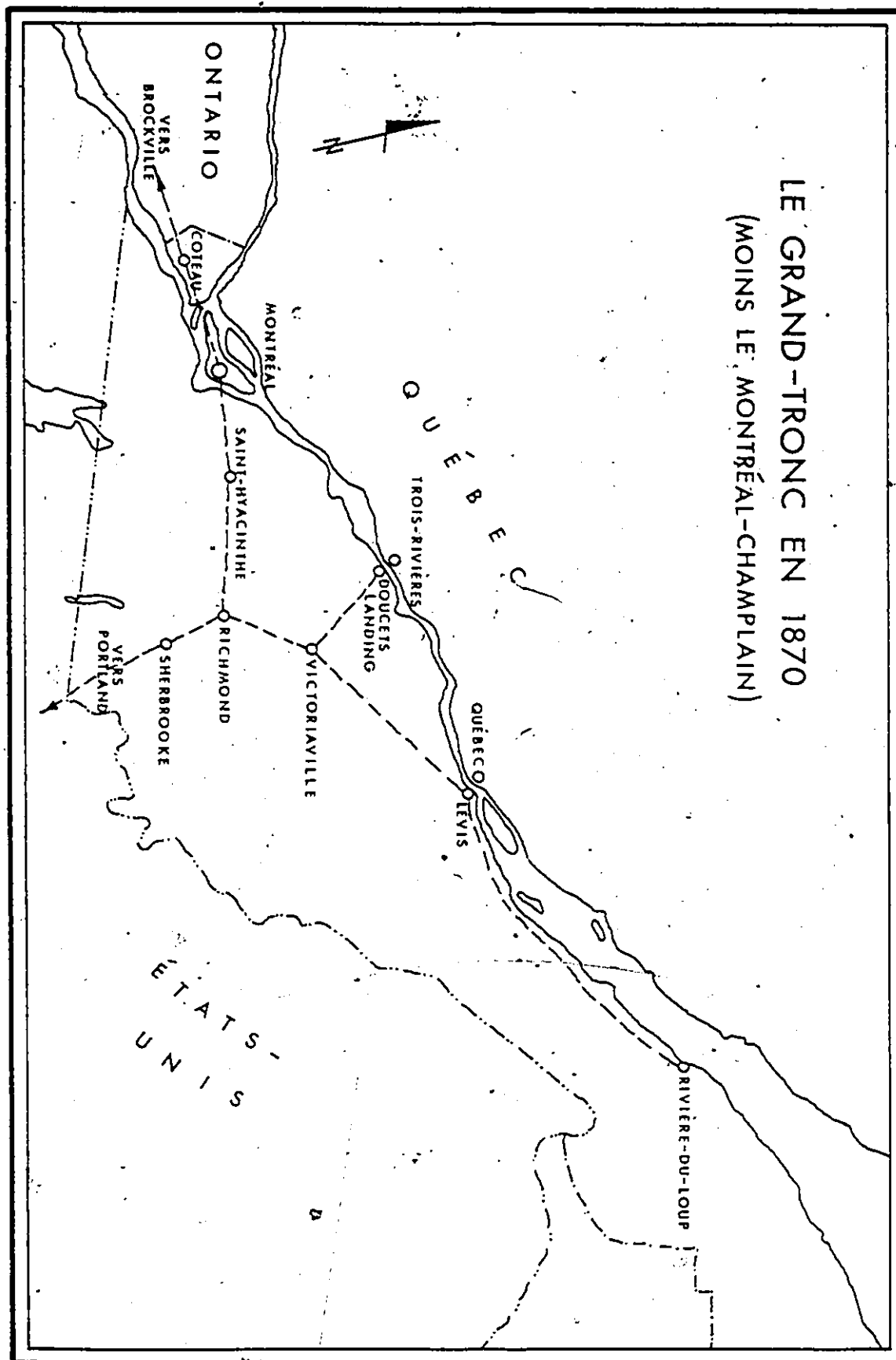
6 - M.L. Bladen, "The construction of railways in Canada to the year 1885", dans Contributions to Canadian Economics, 1932, p. 43-61.

à Montréal, qui restera pendant près de trente ans le seul pont enjambant le Saint-Laurent (Voir la carte I).

Les vingt-cinq premières années de l'histoire du Grand-Tronc ne sont qu'une longue suite d'embarras. Continuellement assaillie de plaintes de toutes parts, la compagnie n'arrive pas à surmonter ses problèmes, imputables à une surcapitalisation (d'où son incapacité à payer ses intérêts, et encore plus à verser des dividendes), à une gestion inefficace (téléguidée de Londres d'une part, et trop impliquée dans les luttes de la politique canadienne d'autre part), à une mauvaise construction (d'où les besoins de réparations nombreuses et souvent très coûteuses), à des recettes et à un indice d'exploitation bien inférieurs aux prévisions initiales, enfin à des coûts de construction plus élevés que prévus. La compagnie se retrouve donc en possession d'une voie ferrée mal construite, surcapitalisée et, par surcroît, d'une largeur "canadienne" de 5'6", alors que le réseau ferroviaire de la Nouvelle-Angleterre utilise habituellement l'écartement "normal" de 4'8½".

Traquée par ses innombrables difficultés financières, la compagnie cherche à se réorganiser durant les années soixante. En 1860, le capital de la compagnie s'élève à £12.928.500 stg (dont 35% en capital social et le reste en capital emprunté). Les intérêts se chiffrent donc à environ un demi-million de livres sterling annuellement, ce qui suppose que chaque mille de voie génère environ £25 par semaine. Encore chanceuse quand elle arrive à payer ses intérêts, la compagnie ne verse pas de dividendes, surtout qu'elle doit en plus réaliser de coûteuses réparations sur la voie. A la suite d'une réorganisation effectuée en 1860-1862, la compagnie décide de capitaliser ses intérêts et ses dividendes non payés, ce qui hypothèque

LE GRAND-TRONC EN 1870 (MOINS LE MONTRÉAL-CHAMPLAIN)



gravement l'avenir et crée une charge financière que la compagnie ne pourra plus jamais supporter (7). Par ce processus, le capital nominal de la compagnie ne cesse de croître sans qu'elle augmente pour autant sa capacité à générer plus de revenus ou de profits.

Durant la période 1869-1875, le Grand-Tronc se préoccupe avant tout de la lutte opposant plusieurs compagnies, canadiennes ou américaines, qui se disputent le trafic direct entre l'intérieur du continent et la côte de l'Atlantique. Ainsi, la compagnie canadienne doit procéder à rétrécir l'écartement de sa voie à 4'8½" et à poser des rails d'acier. Par ailleurs, c'est aussi durant cette période qu'apparaissent au Québec les vrais concurrents du Grand-Tronc, soit le Rive-Nord-et le Colonisation- Nord-Montréal, le premier devant relier Québec à Montréal et le second Montréal à Ottawa. Ces deux projets, éventuellement, seront intégrés dans le réseau du Pacifique-Canadien. Durant les trois dernières décennies du XIXe siècle, le Grand-Tronc se tient donc sur sa défensive. Contre le Pacifique-Canadien d'abord, mais aussi contre une foule d'autres projets qui, en Ontario ou au Québec, menacent son avenir déjà précaire. En 1875, la situation du Grand-Tronc est donc plutôt sombre.

A ce moment, l'ancien gérant du Grand-Tronc, C. Brydges, entreprend une polémique contre le président de la compagnie, Richard Potter. Selon Brydges, le coût "réel" de l'entreprise est de £12 millions stg (dont £3.111.500 payés avec des titres obligataires du gouvernement canadien), ce qui signifie qu'un intérêt de 4% sur le "coût réel" ne s'élève qu'à

7 - Pour les complexités de cette histoire financière, voir surtout Currie, The Grand Trunk..., passim.

£466.000. Or le Grand-Tronc réalise annuellement £460.000 et par conséquent, selon Brydges, les capitalistes anglais ont bien tort de se plaindre continuellement que les investissements dans les chemins de fer canadiens ne rapportent pas. Le fond du problème, c'est que la pratique de diluer le capital exclut la possibilité de payer des intérêts et des dividendes sur le capital nominal dilué. Entré plus tard en conflit avec Joseph Hickson, le successeur de Brydges, Potter démissionne en 1876 et Sir Henry Tyler lui succède à la présidence du Grand-Tronc.

En 1879, le gouvernement canadien achète de la compagnie la section entre Lévis et Rivière-du-Loup et l'incorpore à l'Intercolonial. Le Grand-Tronc n'obtient pas la somme réclamée pour cette section peu rentable et mal entretenue, mais il la cède sous la menace de voir le gouvernement construire une route parallèle, ou pire encore, de voir construire une ligne ferroviaire directe entre le Québec et les Maritimes. Les actionnaires du Grand-Tronc se méfient surtout d'une alliance éventuelle entre l'Intercolonial, parvenu ainsi jusqu'à Lévis, en face de la ville de Québec, et le Québec-Montréal-Ottawa-Occidental (QM00) qui en 1879, est sur le point de relier Québec à Ottawa. Avec le prix de vente de la section de Rivière-du-Loup, le Grand-Tronc achète quelques petites lignes à l'est de Chicago, lesquelles sont fusionnées le 7 avril 1880 dans le Chicago & Grand Trunk. L'accès à la ville de Chicago même se fait par le Chicago & Western Indiana, entreprise appartenant conjointement à cinq autres compagnies. En 1882, le Grand-Tronc acquiert aussi, sous le convert d'une fusion, le Great Western, une ligne importante dans le sud de l'Ontario. L'union de ces deux anciens rivaux souligne la menace que l'expansion du Pacifique-Canadien en Ontario fait peser sur le Grand-Tronc.

Depuis l'entrée de la Colombie-Britannique dans la Confédération, en 1871, la construction d'un chemin de fer jusqu'à l'océan Pacifique est devenue une nécessité politique inscrite dans les textes de loi. Le Grand-Tronc a d'abord envisagé de construire cette ligne, mais son insistance pour faire passer la voie au sud du lac Supérieur, tracé inacceptable au gouvernement canadien, l'a exclu de ce projet. Le scandale du Pacifique, en 1873, puis la grande dépression qui survient à la fin de la même année ralentissent l'enthousiasme vis-à-vis le chemin de fer transcontinental. Mais le retour des Conservateurs au pouvoir, en 1878, et l'élaboration de leur "politique nationale" relancent le projet d'un chemin de fer transcontinental situé entièrement en territoire canadien. Le Grand-Tronc ne voulant toujours pas construire la section entre Nipissing et Port-Arthur, dans le nord de l'Ontario, un autre syndicat se forme alors, à l'exclusion du Grand-Tronc. Les espoirs de ce dernier de se raccorder au Pacifique-Canadien, dont le terminus doit se situer à Callander, sur le lac Nipissing, s'évanouissent rapidement quand la nouvelle compagnie acquiert diverses entreprises qui la font pénétrer dans le coeur de l'Ontario et du Québec, et jusqu'à Montréal en 1882. En riposte, le Grand-Tronc tente d'empêcher le gouvernement canadien d'aider son nouveau rival et essaie de bloquer les efforts du Pacifique-Canadien pour trouver des fonds sur le marché financier de Londres. Pour arrêter ce chantage, J.A. Macdonald menace à un moment d'exiger que le Grand-Tronc rembourse son énorme dette envers le gouvernement canadien (43 millions stg), disant que la compagnie est en fait devenue une ligne américaine s'étendant entre Chicago et Portland.

Les plaintes contre le Grand-Tronc continuent dans les dernières décennies du XIXe siècle. Les Canadiens reprochent à la compagnie le

mauvais état de ses services. De plus, ils se plaignent que la compagnie impose au trafic local des tarifs trop élevés en regard des tarifs concurrentiels appliqués au trafic en transit entre le Mid-ouest américain et la côte atlantique. Plusieurs grandes lignes se disputent ce trafic, plus lucratif mais aussi plus recherché. La compagnie justifie ses tarifs locaux élevés ainsi:

The whole of through traffic, of course, passes over the lines of the Company in Ontario. The fact of having to handle so large a volume of through traffic upon the line tends to enlarge the facilities for local business - more stations are required and more staff for crossing purposes...The train service is greatly enlarged and the opportunities, therefore, of getting traffic forward are more numerous...If the through traffic is discontinued it seems only natural to expect that the rates for local business, even if it be practicable to make them uniform, will be on a higher scale than they are to-day (8).

Malgré le plaidoyer offert par le gérant de la compagnie, cette question des tarifs locaux continuera encore longtemps d'alimenter le mécontentement des petits marchands qui n'admettent pas la nécessité de payer un tarif supérieur sur des distances plus courtes.

Après 1888, la rivalité entre le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien perd de son intensité, et on entend même des rumeurs voulant que les deux compagnies se fusionnent, éventualité fermement démentie de part et d'autre. Malgré une réorganisation de son capital en 1884, le rentabilité du Grand-Tronc reste un objectif à atteindre car dans l'ensemble, les recettes sont faibles durant la période 1882-1895. Le mécontentement des actionnaires finit par atteindre le point où, en 1895, ils mettent les directeurs de la compagnie en minorité et les forcent à démissionner. Sir Charles Rivers-Wilson devient alors président de la compagnie et peu après Charles Melville

8 - Joseph Hickson à Charles Tupper, Montréal 15 mars 1883, dans Comité des chemins de fer du Conseil privé, APC RG 46 no 2530.

Hays est nommé gérant-général. Ces nominations, surtout la dernière, lancent la compagnie dans une phase d'expansion qui la conduira à la construction d'une ligne jusqu'à l'océan Pacifique, le Grand-Tronc-Pacifique, au début du XXe siècle.

Le réseau québécois du Grand-Tronc ne constitue donc qu'une partie, assez secondaire d'ailleurs, de l'ensemble du réseau du Grand-Tronc. Mais dans la province, la compagnie a aussi fait d'autres acquisitions, et d'abord les lignes du Montréal-Champlain.

Au moment où le Grand-Tronc l'absorbe, en 1873, le Montréal-Champlain est le deuxième réseau en importance au Québec. Il naquit en 1857 de la fusion du Champlain-Saint-Laurent et du Montréal-New-York, celui-ci étant lui-même la fusion du Montréal-Lachine et du Lac-Saint-Louis-Ligne-Frontière.

La plus vieille compagnie ferroviaire du Canada, le Champlain Saint-Laurent, est constituée en 1832 et elle ouvre en 1836 une voie ferrée entre Laprairie, sur la rive sud, en face de Montréal, et la ville de Saint-Jean. En 1851, cette ligne de portage entre deux points de navigation est prolongée de Saint-Jean jusqu'à Rouse's Point, à la frontière américaine. Prospère et imprévoyante, la compagnie connaît le succès, mais tombe en difficulté financière durant les années cinquante. A partir de 1852, elle subit la rude concurrence du Montréal-New-York qui lui dispute le commerce ferroviaire entre Montréal et les villes américaines. Le Champlain-Saint-Laurent comprend un tronçon de 16 milles entre Laprairie et Saint-Jean, un autre de 21,8 milles entre Saint-Jean et Rouse's Point, et un embranchement de 9 milles entre la ligne principale et Saint-Lambert (Voir la carte II).

Le Montréal-New-York naît de la fusion, en 1852, du Montréal-Lachine, compagnie constituée en 1847 et qui ouvre en 1848 une ligne de portage entre

LE MONTRÉAL-CHAMPLAIN EN 1872

1. LE MONTRÉAL-LACHINE

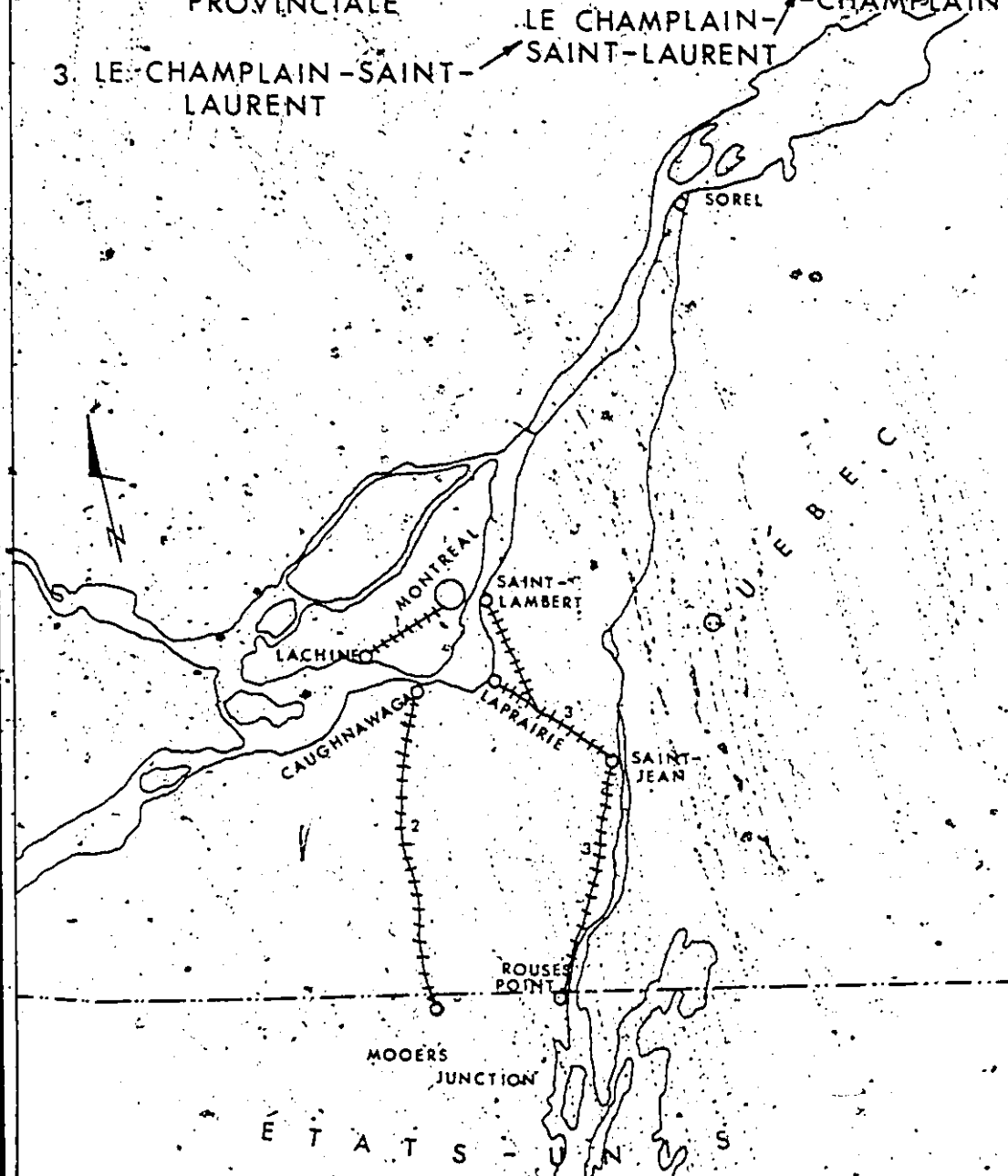
2. LAC-SAINT-LOUIS-LIGNE
PROVINCIALE

3. LE CHAMPLAIN-SAINT-
LAURENT

LE MONTRÉAL-
NEW-YORK

LE MONTRÉAL-
CHAMPLAIN

LE CHAMPLAIN-
SAINT-LAURENT



Montréal et Lachine, et du Lac-Saint-Louis-Ligne-Frontière, constitué en 1848 pour construire une voie ferrée entre le Sault-Saint-Louis et la frontière des Etats-Unis. La nouvelle compagnie, née en 1852, achèvera les travaux en cours de construction jusqu'à la frontière américaine, à Moer's Junction.

La rivalité entre le Champlain-Saint-Laurent et le Montréal-New-York les ruine l'un et l'autre. Un premier effort de fusion est retardé par des personnes qui craignent qu'une fusion des deux compagnies n'entraîne la fermeture de certaines sections existantes. Néanmoins, la fusion se réalise en 1857, et la nouvelle compagnie prend le nom de Montréal-Champlain. Mais de très graves difficultés financières l'accablent jusqu'en 1864, quand tout le réseau est loué au Grand-Tronc. Le bail peut se transformer en acte de vente si le locataire le veut. Cette location apporte des éléments d'une extrême importance pour le Grand-Tronc, et notamment une gare de choix dans la ville de Montréal, c'est-à-dire la gare Bonaventure, construite en 1857 (elle sera reconstruite en 1887). Au début de 1872, le Grand-Tronc signifie son intention d'acheter les propriétés du Montréal-Champlain, ce qui est sanctionné par une loi fédérale en 1873 (9).

A la suite de cette importante acquisition, le Grand-Tronc possède donc à peu près tout ce qui existe de chemins de fer au Québec. Vingt ans plus tard, la compagnie participera à une autre grande fusion, en 1893. Au cours des années, le Grand-Tronc obtient la maîtrise, soit par des achats, soit par des locations, soit encore par des contrats d'exploitation, d'un grand nombre de compagnies différentes. En vertu d'un acte signé le 1er octobre

1892, quinze compagnies appartenant toutes au Grand-Tronc, se fusionnent. Cet acte de simplification administrative doit s'exécuter le 1er mai 1893. A ce moment, toutes les anciennes compagnies disparaissent et se fondent sous le nom de "Grand Trunk Railway Company of Canada" (10). Lors de la fusion, le capital nominal du Grand-Tronc s'élève à \$189.157.486 en actions et à \$91.862.737 en capital emprunté, alors que les autres compagnies fusionnées apportent collectivement \$9.729.285 en capital social et \$17.089.425 en fonds empruntés.

A la fin de la période étudiée dans notre travail, en 1896, le Grand-Tronc possède au Québec 450 milles de voies:

TABLEAU XVI

Le Grand-Tronc au Québec en 1896

de la frontière du New-Hampshire à Montréal	131	milles
de Lévis à Richmond	96,5	"
l'embranchement d'Arthabaska (Victoriaville-Doucet's)	34,7	"
Saint-Lambert à Rouse's Point	43,7	"
l'embranchement de Sainte-Martine (Saint-Isidore à Hemmingford)	24,2	"
Brosseau à Dundee	62,2	"
Montréal à Lachine	8	"
Montréal à la frontière de l'Ontario	44	"
du raccordement avec le Pacifique-Canadien, à Sault-au-Récollet, jusqu'à Lachine (<u>Union-Jacques-Cartier</u>)	6,5	"
(embranchement de Rivière-du-Loup, 116 milles, vendu au gouvernement fédéral en 1879)		
	450,74	milles

SOURCE: D S Q 1897-1898, doc. no 7, p. 23

- 10 - Les quinze compagnies sont: le Union-Jacques-Cartier, le Jonction-Montréal-Champlain, le Jonction-Beauharnois, le Midland-du-Canada, le Peterborough-Lac-Chenong, le Jonction-Lac-Simcoe, le Grand-Tronc-Baie-Georgienne-Lac-Erié, le London-Lac-Huron-Bruce, le Galt-Guelph, le Brantford-Norfolk-Port-Burwell, le Wellington-Grey-Bruce, le Jonction-Waterloo, le Simcoe-Nord, le Cobourg-Blairton-Marmora. Le contrat de fusion se trouve dans "Grand Trunk Agreements" (désormais: GR Tr Agr), APC RG 46 vol 2062-1 no 112.

Ce tableau permet de constater qu'outre les voies ferrées construites directement par le Grand-Tronc et celles acquises du Montréal-Champlain, plusieurs autres lignes sont venues s'ajouter au réseau québécois du Grand-Tronc entre 1873 et 1896. Les prochaines sections de ce chapitre porteront sur ces additions, et sur celles qui viendront après 1896. En premier lieu, il sera question du Jonction-Montréal-Champlain, puis du Union-Jacques-Cartier et du Jonction-Beauharnois, ensuite du Vermont-Central, et finalement du Canada-Atlantique.

II - Le Jonction-Montréal-Champlain

Durant la période 1873-1896, le Grand-Tronc dispose d'un réseau comprenant un vaste assemblage de compagnies louées, achetées ou exploitées à divers titres, ou encore des bouts de ligne sur lesquelles il possède des droits de parcours. Il suffira d'examiner la documentation très riche laissée dans les archives du Grand-Tronc pour mesurer la grandeur de cet empire et l'étendue de ses ramifications. Les accords de trafic, les contrats d'exploitation, les baux de location se comptent par centaines pour la période (11). Les compagnies impliquées se trouvent au Canada et aux Etats-Unis. Le contrôle du Grand-Tronc sur ces diverses entreprises s'exerce généralement par l'entremise de ses employés ou par un fiduciaire agissant au nom de la compagnie..

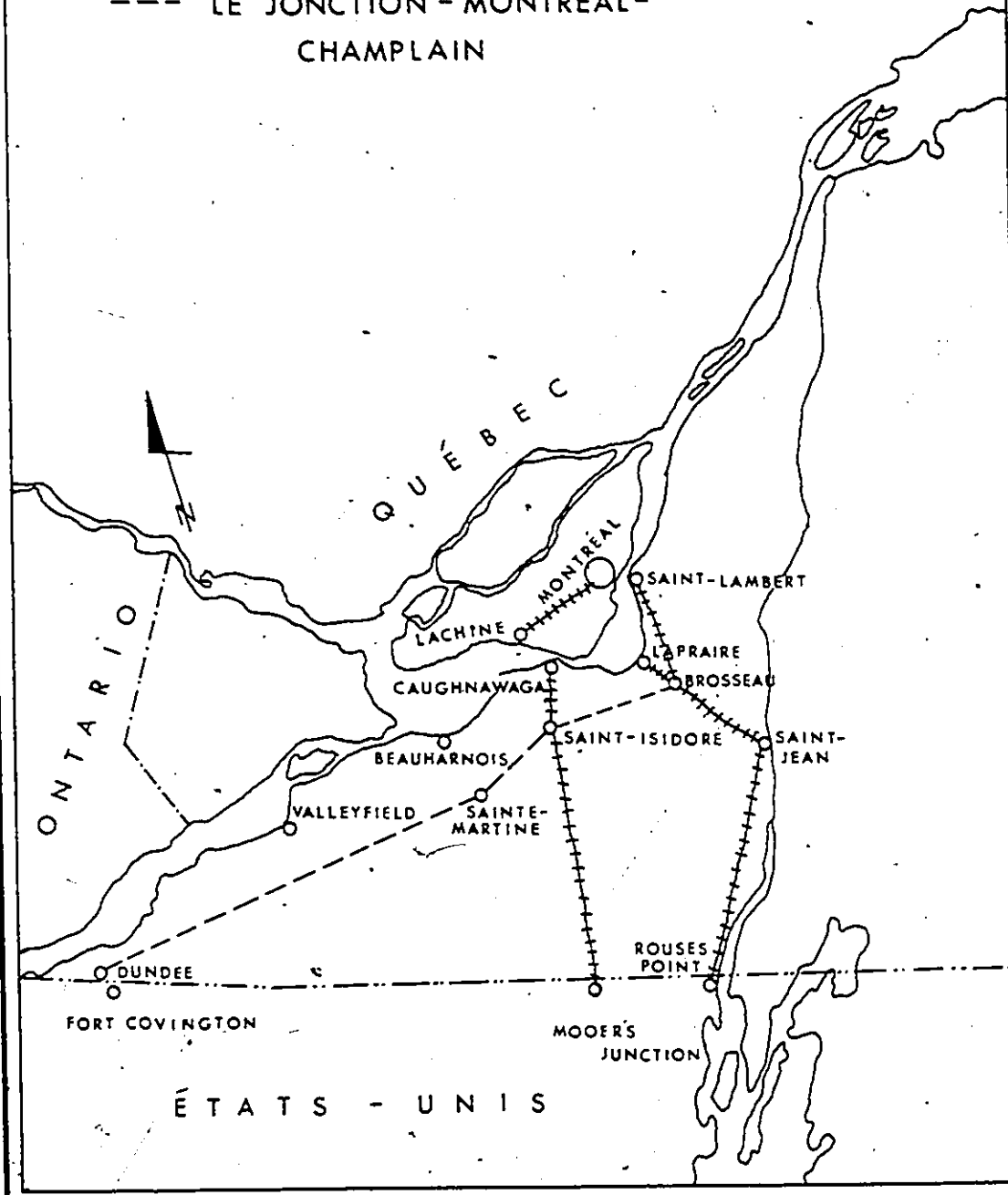
En achetant en 1873 le Montréal-Champlain, le Grand-Tronc acquiert trois tronçons séparés: Montréal à Lachine, Caughnawaga à Mooer's Junction, Saint-Lambert à Saint-Jean (Voir la carte III). Ces sections ne se rejoignent que par un coûteux service de traversier sur le Saint-Laurent, entre

11 - Pour ce type de documentation, consulter notamment le fonds des "Grand Trunk Agreements", conservé dans la série RG 30 aux Archives publiques du Canada.

LE JONCTION-MONTRÉAL-CHAMPLAIN

++++ LE MONTREAL-CHAMPLAIN

--- LE JONCTION - MONTRÉAL-
CHAMPLAIN



les deux tronçons de la rive sud et l'île de Montréal. En 1879, le bruit court que le Grand-Tronc veut construire une voie ferrée le long de la rivière Chateauguay et qu'il s'intéresse à la charte d'une compagnie créée en 1870, le Jonction-Montréal-Champlain. En 1880, la majorité des actions de la compagnie appartient à Joseph Hickson, le gérant-général du Grand-Tronc. Pour obtenir de l'aide du gouvernement provincial, la compagnie fait appel aux services de L.H. Holton, le député libéral de Chateauguay qui s'intéresse depuis longtemps au développement économique de sa région. En plus, le Jonction-Montréal-Champlain réclame \$300.000 en subventions de la ville de Montréal et des municipalités de la région (12). Celles-ci, cependant, ne se montrent pas tellement généreuses et le Grand-Tronc, en 1883, n'a encore recueilli que \$14.000 en faveur de sa succursale; les années suivantes n'apporteront qu'un autre \$5.000 (13).

L'élimination, durant les années soixante-dix, d'un inquiétant rival, le Québec-Frontière (14), ne laisse cependant pas le champ libre au Jonction-Montréal-Champlain, car voici qu'apparaît le projet du chemin de fer de la Rive-Sud (South Shore Railway and Tunnel Company), qui veut construire un tunnel sous le Saint-Laurent et une voie ferrée entre

12 - J. Hickson à L.H. Holton, Montréal 3 février 1880, dans "Minute Book. Montreal Champlain Jct Ry" (désormais: Min Bk Mtl Ch Jct), APC RG 30 vol 417, p. 4-6.

13 - Ormstown: \$10.000; \$2.000 chacun de Laprairie, Huntingdon et Saint-Constant; \$3.000 de Saint-Isidore. Soit un total de \$19.000.

14 - "This scheme [le Québec-Frontière] has collapsed, I understand, thro [sic] the jealousy and disagreement of the Managers of the several railway lines running southward on the west and east of Lake Champlain, each of whom wished to have control of this line." John C. McGee à T. Trudeau, Ottawa 21 septembre 1876, dans Comité des chemins de fer du Conseil privé (désormais: Com cdf) APC RG 46 no 1273.

Chambly et Dundee. Invoquant la clause constitutionnelle attribuant au gouvernement fédéral les questions de navigation, et citant la prééminence des lois fédérales, le Jonction-Montréal-Champlain demande le désaveu fédéral de la charte provinciale du Rive-Sud. L'avocat de la compagnie, C.P. Davidson, va jusqu'à contester la compétence provinciale en matière ferroviaire: "I further claim that the local Legislatures have no power to grant railway charters at all". Il ajoute que les compagnies à charte fédérale "ought to be protected from local attacks" (15). A défaut d'un redressement par voie de désaveu, Davidson conseille d'entamer des poursuites devant les tribunaux, ce qui se produit en 1881, après que le gouvernement provincial eût proclamé la charte du Rive-Sud (Cf. infra).

Les travaux de construction sont confiés à Henry Macfarlane à l'été de 1880 et terminés entre 1881 et 1883. Une fois complétée, la voie du Jonction-Montréal-Champlain est dûment louée au Grand-Tronc qui en finance d'ailleurs la construction en achetant lui-même les titres obligataires de sa filiale. La ligne s'étend alors sur 61,5 milles, entre Brosseau et la frontière des Etats-Unis. Aussi, une compagnie américaine, la United States and Canada Railroad Co, est constituée pour construire une voie entre la frontière canadienne et le village américain de Fort-Covington; cette petite ligne de 0,75 mille est ensuite louée, pour 99 ans, au Jonction-Montréal-Champlain.

Cette dernière compagnie doit attendre jusqu'en 1885 sa première subvention gouvernementale, alors que le gouvernement fédéral lui attribue

15 - C.P. Davidson à J. Ferrier, 3 août 1880, dans Min Bk Mtl Ch Jct, APC, RG 30, vol 417, p. 18ss.

\$30.000 et lui promet une aide supplémentaire pour l'avenir. Trois ans plus tard, la compagnie reçoit d'Ottawa \$3.200 le mille pour une distance de trois milles. Ne craignant apparemment plus les "attaques" de la Législature provinciale, le Jonction-Montréal-Champlain se tourne aussi vers le gouvernement québécois, insistant sur ses "droits" de recevoir comme les autres des subventions (16). Le succès couronnera ces efforts en 1888, quand le gouvernement de Mercier accordera la somme globale de \$150.000 à la compagnie, malgré l'opposition de certains, comme le député Pierre-Evariste LeBlanc (Laval), qui ne comprend pas pourquoi le gouvernement devrait subventionner le Grand-Tronc. Par contre, les députés de la région intéressée, comme E.-H. Bisson (Beauharnois), sont très satisfaits de cette générosité, surtout que la compagnie devra ériger sur la rivière Chateaugay un pont de \$50.000, à Sainte-Martine (17). Durant les années suivantes, les subventions fédérales seront aussi augmentées, atteignant plus tard \$103.600. L'aide provenant de tous les gouvernements (y compris \$21.774 fournis par les municipalités), montera à \$275.374, soit en moyenne \$4.47 le mille pour 61,5 milles (18).

En 1892-1893, le Jonction-Montréal-Champlain est fusionné au Grand-Tronc et perd alors son existence séparée.

-
- 16 - Rapport des directeurs, septembre 1887, dans Min Bk Mtl Ch Jct, APC RG 30 vol 417, p. 30.
 - 17 - Voir les discussions dans les D.A.L.Q., 6 juillet 1888, p. 1498-1500.
 - 18 - Voir les rapports statistiques en appendice au Rapport annuel du Ministère des chemins de fer et canaux, dans les Documents de la session (Canada).

Avant de quitter cette section, il convient cependant de dire un mot sur le chemin de fer de la Rive-Sud. Les déboires de cette compagnie tiennent en grande partie à l'opposition du Grand-Tronc et à sa politique générale. Notons au départ que dans la lutte contre le Rive-Sud, et surtout contre son projet de construire un tunnel sous le Saint-Laurent, le Grand-Tronc cherche à protéger le monopole que le pont Victoria lui permet d'exercer. En perdant cette exclusivité, le Grand-Tronc subirait un nouveau recul dans ses efforts pour maintenir ses avantages économiques. Lors des discussions au Conseil législatif, certains prétendent que derrière le projet du Rive-Sud se profile la silhouette de Bradley Barlow, qui contrôle le chemin de fer du Sud-Est. Celui-ci cherche à cette époque, vers 1880, à établir des liens avec le QMOO: Si le tunnel et le Rive-Sud étaient construits, il existerait, en utilisant diverses lignes, une nouvelle route entre la rive nord du Saint-Laurent et Chicago, ce qui causerait effectivement de graves ennuis au Grand-Tronc. Celui-ci demande donc au gouvernement fédéral de désavouer la loi provinciale créant le Rive-Sud. Désespéré, le Grand-Tronc pousse l'audace jusqu'à suggérer la conclusion d'une entente pour l'échange de trafic avec le QMOO. A la suite d'une étude commandée par le gouvernement provincial à l'ingénieur Walter Shanly, la charte du Rive-Sud est bel et bien proclamée en 1881, à la condition toutefois que la compagnie trouve \$2,5 millions avant trois mois. Il n'en fallait pas plus pour tuer le projet qui ne sera jamais réalisé (19).

19 - Pour la documentation sur le Rive-Sud, voir ANQ Cdf tiroirs 24 et 74 où se trouvent des requêtes, de la correspondance. Voir le Monetary Times du 5 août 1881, p. 150, et du 13 août 1881, p. 176, et du 23 septembre 1881, p. 365. Aussi, Walter Shanly, The Shouth Shore Railway and Tunnel Company, Montréal, 1880, 6p. (un copie de cette brochure se trouve dans ANQ Cdf tiroir 74).

L'élimination, au début des années quatre-vingt, d'un rival sur la rive sud ne met cependant pas le Grand-Tronc à l'abri du Pacifique-Canadien, car celui-ci poursuit son expansion en Ontario et au Québec. Il acquiert en 1882 la partie est du QMOO, vendue par le gouvernement provincial de Chapleau. Ainsi, c'est sur l'île de Montréal que se déroulera la prochaine manche entre le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien.

III - L'Union-Jacques-Cartier

Parmi les sociétés ferroviaires fusionnées dans le grand amalgame de 1892-1893 se trouve le Union-Jacques-Cartier, ligne née de la rivalité entre le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien. Parce que le QMOO, qui s'étend entre Québec et Aylmer, a besoin de raccordements avec des chemins de fer allant vers l'ouest, le gouvernement provincial crée en 1880 le Union-Jacques-Cartier, pour la construction d'une voie entre d'une part Lachine ou Sainte-Claire, et d'autre part un point situé entre le Sault-au-Récollet et Mile-End. En somme, un raccordement entre le QMOO et le Grand-Tronc. En 1881, une nouvelle loi autorise le gouvernement provincial à construire lui-même ce raccordement, mais le projet ne sera pas réalisé avant que la partie ouest du QMOO ne soit vendue au Pacifique-Canadien, en 1882.

Le contrat de vente de la partie est du QMOO (soit la section entre Québec et Saint-Martin, sur l'île Jésus) stipule que les propriétaires de cette section auront un droit de parcours sur la section de voie appartenant au Pacifique-Canadien, entre Saint-Martin et la ville de Montréal. Ce tronçon fait partie de la section ouest du QMOO (entre Aylmer et Montréal) vendue au Pacifique-Canadien. D'ailleurs, celui-ci s'engage, dans le

contrat de vente, à construire le Union-Jacques-Cartier (Voir la carte IV). Sans cet embranchement, le chemin du Nord, le nom donné à la section est de l'ancien QMOO, deviendrait une dépendance complète du Pacifique-Canadien. Le Union-Jacques-Cartier devient ainsi une pièce dans la partie d'échec entre les deux grands du monde ferroviaire.

Les directeurs du Union-Jacques-Cartier mettent leur compagnie en marche en 1882, mais la première assemblée des actionnaires n'a lieu que le 18 juin 1883 (20). En février 1883, J. Hickson a acheté le chemin du Nord, ce qui permet à L.-A. Sénécal de faire un bon profit. Prenant pour acquis qu'il aura accès à Montréal sur la voie du Pacifique-Canadien, comme le stipule le contrat de vente du QMOO, Hickson entreprend la construction du Union-Jacques-Cartier pour relier les quais du Grand-Tronc au Pacifique-Canadien (21). Le Union-Jacques-Cartier, le Grand-Tronc et le chemin du Nord signent le 1er septembre 1883 un traité pour assurer la construction du premier avant le 15 novembre 1883. Par cet accord, le chemin du Nord cède tous les droits qu'il possède vis-à-vis le Pacifique-Canadien (i.e. le droit de parcours sur la section entre Saint-Martin²³ et Montréal). Quand il a acheté la section ouest du QMOO, le Pacifique-Canadien a bénéficié d'une réduction de \$100.000 dans le prix d'achat contre l'engagement de construire à ses frais le Union-Jacques-Cartier (22).

20 - Dès la fin de 1882, la quasi-totalité des actions souscrites a été transportée à Robert Wright qui représente le Grand-Tronc. Voir le livre des procès-verbaux du Union-Jacques-Cartier, APC RG 30 vol 375 et 376.

21 - Stevens, Canadian National Railways, I, p. 353.

22 - Voir le texte du traité daté du 1er septembre 1883 dans Gr Tr Agr, APC RG 30 vol 2062-5, no 671; le texte se trouve aussi dans "Union Jacques Cartier Minute Book", APC RG 30 vol 376, p. 4-14 et dans "Chemin du Nord. Minutes", APC RG 30 vol 915. Le traité du 3 septembre se trouve dans Gr Tr Agr, APC RG 30 vol 2062-5, no 671.

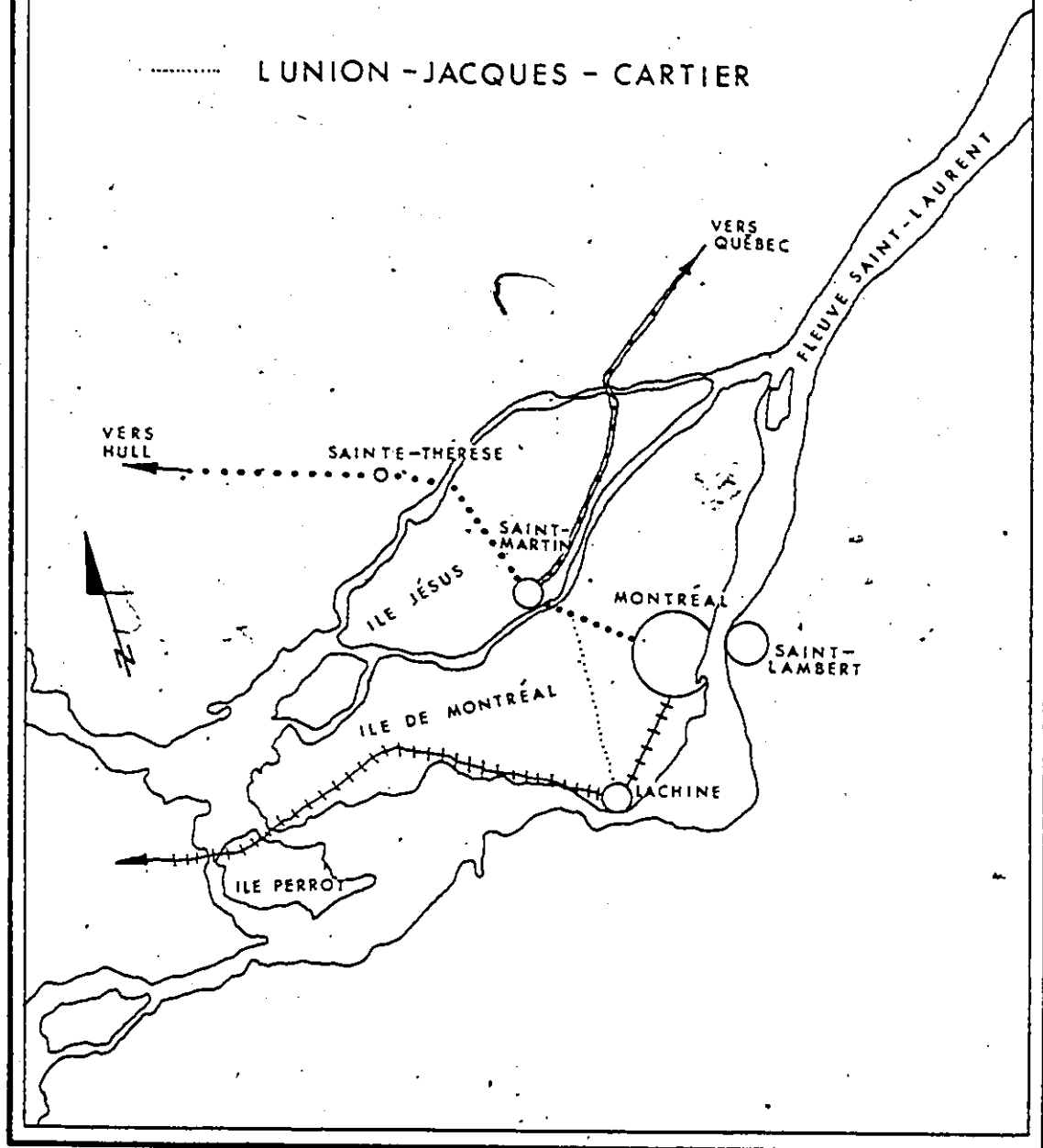
L'UNION - JACQUES - CARTIER (1884)

++++ LE GRAND-TRONC

..... LE PACIFIQUE-CANADIEN

== LE CHEMIN DU NORD (GRAND-TRONC)

..... L'UNION - JACQUES - CARTIER



Déjà préoccupé par la réalisation de son transcontinental, et la mauvaise foi aidant un peu, le Pacifique-Canadien, prétextant le manque de fonds, ne respecte pas son engagement de construire le Union-Jacques-Cartier. Le gouvernement provincial fait inspecter les travaux réalisés par le Pacifique-Canadien et l'ingénieur A.L. Light fait un rapport montrant que seulement 5,5 milles ont été construits, le long du côté nord de la montagne, et que la ligne s'arrête à la Côte Saint-Luc (23). La voie, terminée en 1883, relie Lachine Bank (sur le Grand-Tronc) au Pacifique-Canadien, une distance de 7,1 milles (7,36 selon Ottawa!). A partir du point de raccordement, à Sault-au-Récollet, il faut utiliser la voie du Pacifique-Canadien pour traverser la rivière des Prairies et atteindre le chemin du Nord (24).

Le droit de parcours sur cette courte section va justement susciter un nouveau conflit. Le Pacifique-Canadien autorise momentanément le chemin du Nord à utiliser ce court tronçon, mais refuse de reconnaître à quiconque un droit permanent de parcours (25). De fait, le gérant-général du Pacifique-Canadien a empêché la circulation des trains entre le chemin du Nord et le Union-Jacques-Cartier, et la question est portée devant les tribunaux.

Devant l'obstacle imposé par le Pacifique-Canadien, le Grand-Tronc songe alors à prolonger l'Union-Jacques-Cartier pour obtenir un raccordement direct avec le chemin du Nord, mais cette solution suppose la construction

23 - Rapport de A.L. Light à H. Starnes, Québec 10 novembre 1883, dans ANQ Cdf tir 24.

24 - Rapport de l'ingénieur fédéral T. Ridout, copie dans "Union Jacques Cartier Minute Book", APC RG 30 vol 376, p. 60-62.

25 - Accord entre le Pacifique-Canadien et le Chemin du Nord, le 26 novembre 1883, dans Gr Tr Agr, APC RG 30 vol 2062-5, no 668.

d'un autre pont sur la rivière des Prairies, et donc l'aide financière du gouvernement fédéral pour ce prolongement d'environ quatre milles (26). En 1884, Ottawa fait droit à une requête de la compagnie et accorde \$200.000 à cette fin, payables au terme des travaux de construction. Mais en 1885, le chemin du Nord est acquis par le gouvernement fédéral (le Grand-Tronc ne l'abandonne que sous la menace de voir construire une voie parallèle sur la rive nord) et remis au Pacifique-Canadien. Cette transaction rend parfaitement inutile le projet de prolonger le Union-Jacques-Cartier. Le chemin du Nord, maintenant intégré au Pacifique-Canadien, annule alors les conventions de 1883 avec le Grand-Tronc et le Union-Jacques-Cartier. Ce dernier a perdu toute raison d'être, et entre 1888 et 1892, la compagnie n'ouvre plus, même pour la forme, le livre des procès-verbaux.

Nous pouvons donc voir dans le Union-Jacques-Cartier un sous-produit de la rivalité entre le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien.

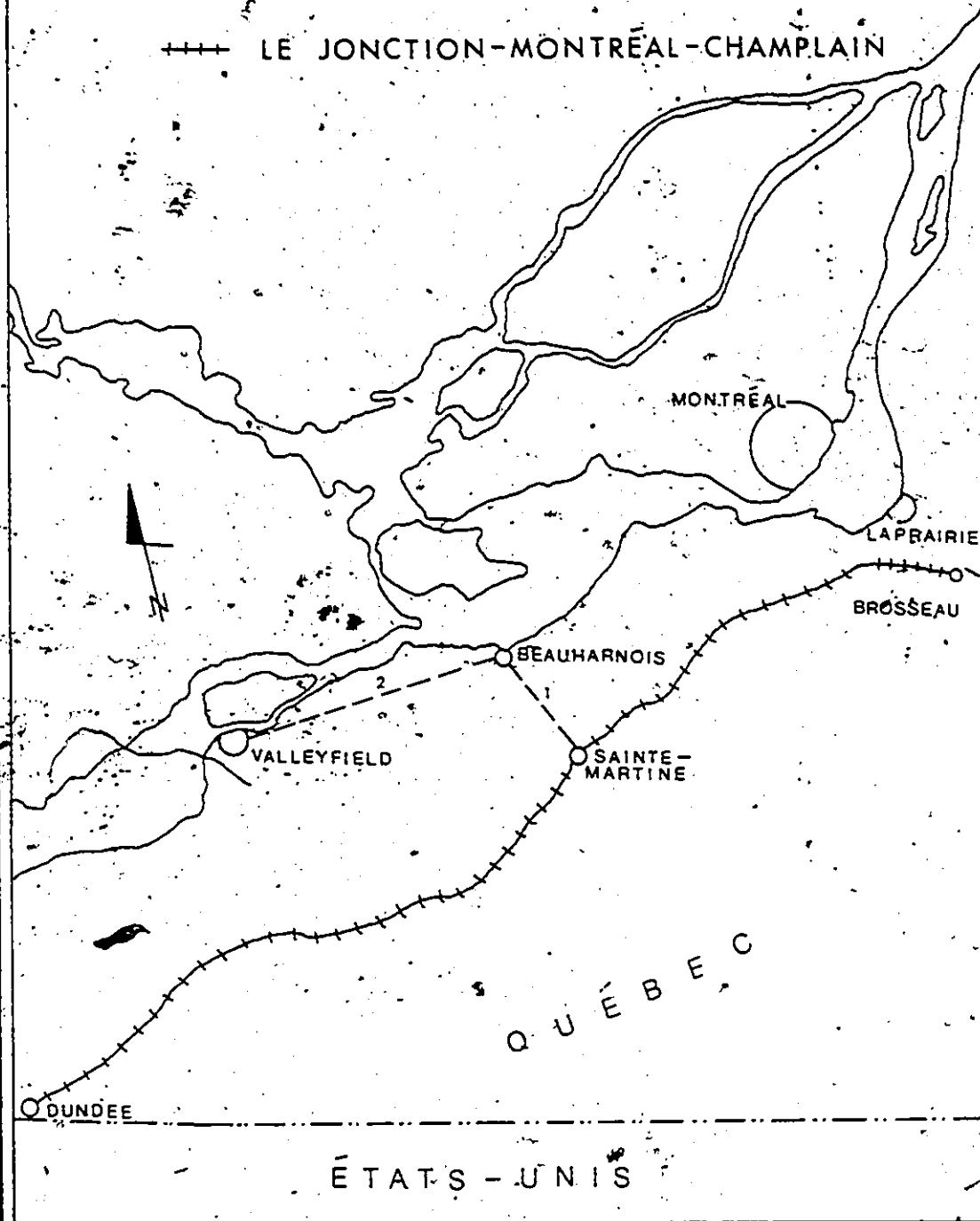
IV - Le Jonction-Beauharnois

Pour maintenir sa dominance dans la région au sud-ouest de Montréal, le Grand-Tronc fait constituer, en 1887, le Jonction-Beauharnois, une société à charte provinciale habilitée à construire une ligne depuis Sainte-Martine, sur le Jonction-Montréal-Champlain, jusqu'à Beauharnois et Valleyfield (Voir la carte V). A la fin des années quatre-vingt, deux projets menacent l'hégémonie du Grand-Tronc dans ce coin de la province: d'abord le Canada Atlantique, qui a déjà commencé la construction d'une voie devant relier Ottawa à Lacolle, sur la rivière Richelieu, puis le

26 - Wm Wainwright à H.-L. Langevin, Montréal 28 janvier 1884, dans DSC XVII, 1884, no 9, doc no 21f, p. 25-26.

LE JONCTION - BEAUHARNOIS

- 1 PREMIÈRE SECTION
- 2 DEUXIÈME SECTION
- LE JONCTION - BEAUHARNOIS
- LE JONCTION - MONTRÉAL - CHAMPLAIN



Sud-Ouest, qui projette de construire une ligne parallèle au Jonction-Montréal-Champlain. Les principaux promoteurs du Jonction-Beauharnois sont des grands commis du Grand-Tronc (surtout William Wainwright et S.W. Foster), auxquels s'associent deux députés locaux, E.-H. Bisson et J.-E. Robidoux (27).

Des disputes opposeront la compagnie à son contracteur James Wright. Celui-ci a exproprié plusieurs terrains, ce qui donne lieu à des procès qui gênent le Jonction-Beauharnois. La compagnie se plaint par ailleurs de la lenteur des travaux et de l'état inachevé de la voie au moment où Wright la rend. Un protêt et un contre-protêt sont échangés, chacun accusant l'autre d'avoir manqué à ses engagements. Après un procès, l'affaire n'est finalement réglée qu'en 1891 (28).

Une première section, entre Sainte-Martine et Beauharnois (6,25 milles) est achevée dès 1887, mais en 1889 toute la voie, de Valleyfield à Sainte-Martine, y compris le pont sur la rivière Chateaugay, ouvre à la circulation.

Le Jonction-Beauharnois obtient plusieurs subventions. En 1887, Mercier promet une aide de \$5.000 et 5.000 acres le mille, plus \$25.000 pour le pont en fer de Sainte-Martine, mais le Conseil législatif bloque le passage du projet de loi. Le Premier ministre réitère cependant sa promesse dans une lettre à William Wainwright, un document qui permet à la compagnie d'emprunter la somme promise de \$150.000 (29). L'année suivante, le gouvernement provincial fait mieux que respecter ses

27 - "Beauharnois Junction Minute Book" (désormais: Beauharnois Min Bk), APC RG 39 vol 303.

28 - Beauharnois Min Bk, et aussi Vallée à Carneau, Québec 14 décembre 1888, et copie de l'arrêté en conseil 799, 15 décembre 1888, dans ANQ Cdf tir 116.

29 - H. Mercier à Wm Wainwright, Québec 25 juillet 1887, dans ANQ Cdf tir 116.

engagements, il porte à \$50.000 la subvention pour le pont. Le gouvernement fédéral, de son côté, accorde \$3.200 le mille pour 20 milles. La compagnie connaît cependant moins de succès auprès des municipalités qui refusent d'accorder des subventions au Grand-Tronc. Valleyfield, par exemple, a déjà promis de l'aide au Canada-Atlantique et ne veut pas supporter deux chemins de fer. Cette compagnie propose d'ailleurs au Grand-Tronc des arrangements de trafic qui rendraient inutile la construction du Jonction-Beauharnois entre Valleyfield et Beauharnois (30).

La voie est exploitée par le Grand-Tronc dès son ouverture, en vertu d'un traité signé le 27 septembre 1888. Cette entente prévoit du reste le paiement des intérêts sur les titres obligataires du Jonction-Beauharnois par le Grand-Tronc (31). Les deux lignes sont fusionnées en 1892-1893.

L'exploitation de cette section ne donne pas de bons résultats, et le Grand-Tronc propose, en 1896, de l'abandonner. Cette proposition soulève l'indignation des habitants de la région. Finalement, une section de 13,5 milles, entre Valleyfield et Beauharnois, est louée pour 99 ans au Saint-Laurent-Adirondack, la section canadienne du New-York-Central. On voit donc que le Jonction-Beauharnois n'apporte pas de grands avantages à son propriétaire, mais il souligne les efforts du Grand-Tronc pour maintenir son emprise dans le sud-ouest de la province.

30 - "Memorandum of an Informal Meeting held in the Office of Town Council, Secretary's Office, Valleyfield, May 29th, 1888", texte collé dans Beauharnois Min Bk.

31 - Gr Tr-Agr, APC RG 30 vol 2062-7, no 835.

Le Jonction-Montréal-Champlain, le Union-Jacques-Cartier et le Jonction-Beauharnois nous fournissent trois cas où le Grand-Tronc a lui-même fait construire des lignes. Mais il s'est aussi intéressé à des lignes existantes, telles le Vermont-Central et le Canada-Atlantique. Ces deux compagnies font l'objet des prochaines sections de ce chapitre.

V - Le Vermont-Central

Réduit deux fois à la faillite au cours de son histoire, le Vermont-Central est une compagnie américaine qui possède des intérêts très anciens au Québec. Durant les années quatre-vingt, il tombe dans l'orbite du Grand-Tronc, avant d'être définitivement absorbé par le géant ferroviaire. Le Vermont-Central, dans ses manifestations canadiennes, se compose de plusieurs éléments: le Montréal-Ligne-Provinciale, le Jonction-Montréal-Vermont, le Stanstead-Shefford-Chambly (SSC). L'historique de ces entreprises forme l'histoire du Vermont-Central au Québec au XIXe siècle (32).

a) le Vermont-Central

Constitué aux Etats-Unis en 1841, le Vermont-Central ouvre sa voie en 1849. De plus, il construit le Vermont-Canada, tronçon lui permettant de se raccorder à la compagnie canadienne du Champlain-Saint-Laurent (voir plus haut l'histoire du Montréal-Champlain). En 1851, une voie continue de chemins de fer relie donc Montréal et Boston. Le Vermont-Canada loue alors sa voie au Vermont-Central au prix de 6% de ses coûts de construction; mais par un curieux arrangement, le contrat stipule que si le Vermont-Central ne paye pas ce loyer, le Vermont-Canada peut non seulement reprendre sa propre

32 - A propos du Vermont-Central, voir G. R. Stevens, Canadian National Railways, II, ch. 15, p. 389-420.

voie, mais aussi saisir celle du Vermont-Central. En 1852, les détenteurs d'obligations du Vermont-Central ne reçoivent pas leurs intérêts, et ils font saisir le Vermont-Central. Mais ils ne peuvent pas, à leur tour, payer le loyer du Vermont-Canada, et celui-ci fait saisir, en 1854, la voie du Vermont-Central. De nombreux procès suivent et les tribunaux nomment trois curateurs (trustees) pour gérer les deux compagnies. Ces curateurs restent en place jusqu'en 1873 quand une nouvelle compagnie est formée pour administrer les deux entreprises (33).

A cette époque, le Vermont-Central espère devenir une route importante pour le commerce et le trafic venant du Canada et de l'Ouest américain. Ce dessein le pousse d'ailleurs à acquérir le contrôle du Stanstead-Shefford-Chambly pour l'empêcher de construire une voie parallèle au Jonction-Montréal-Vermont, ligne construite par le Vermont-Central. Constitué de plusieurs lignes américaines, le Vermont-Central possède donc, au début, deux lignes canadiennes: le Jonction-Montréal-Vermont et le Stanstead-Shefford-Chambly (SSC). Plus tard, le Waterloo-Magog viendra s'ajouter au réseau, avant de le quitter pour passer au Pacifique-Canadien (ou plus exactement au Atlantique-Nord-Ouest). Dans son étendue la plus grande (34), le Vermont-Central gère donc, au Québec, les lignes suivantes (voir la carte VI):

33 - Pour l'historique du Vermont-Central, voir principalement George Pierce Baker, The Formation of the New England Railroad Systems. A Study of Railroad Combination in the Nineteenth Century, New-York, Greenwood Press, 1968 (c. 1938), dont le chapitre X porte sur "The systems in Vermont", p. 226-250. Voir aussi Poor's Manual of Railways, 1882, p. 30 et William J. Wilgus, The railway interrelations of the United States and Canada, New Haven, Yale University Press, 1937, p. 512.

34 - "Grand Trunk Tissue Book 1884-1892", dans APC RG 30 vol 1990, p. 204. Voir aussi Poor's 1870, et Baker, op. cit., p. 241-2.

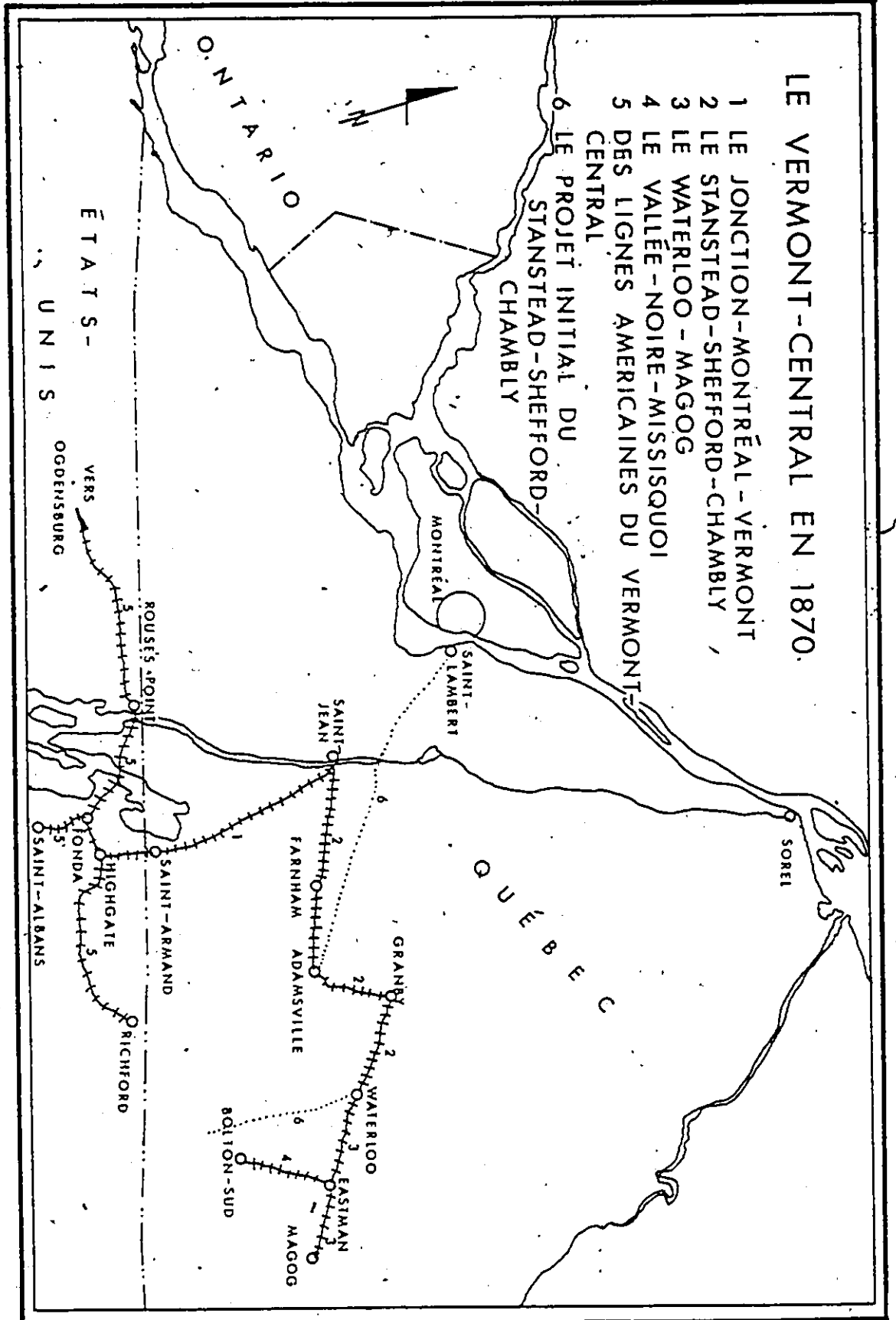
(1) le <u>Jonction-Montréal-Vermont</u> (loué en 1861)	26 milles
(2) le <u>Stanstead-Shefford-Chambly</u> (loué en 1866)	43 milles
(3) le <u>Vallée-Noire-Missisquoi</u> , ou <u>Vallée-Missisquoi</u> , (qui appartient au <u>Vermont-Central</u>)	10 milles
(4) le <u>Waterloo-Magog</u> (appartient au <u>Vermont-Central</u> (il sera vendu au <u>Atlantique-Nord-Ouest</u>)	41 milles

En 1872, le gouverneur du Vermont, J.G. Smith, et un autre des curateurs, organisent les détenteurs d'obligations du Vermont-Central en une nouvelle compagnie, le Central-Vermont ("Central Vermont Railroad") pour prendre en main le Vermont-Central et les lignes qu'il contrôle ou possède (35). Allié au Grand-Tronc depuis 1864, le Vermont-Central conclut en 1882 une entente où les parties s'engagent à mettre fin aux disputes entre le Vermont-Central et le Vermont-Canada afin que les deux compagnies soient remises au Grand-Tronc "to be worked, maintained and managed by them". Aussi, une série d'obligations d'une valeur de \$8 millions sera créée, \$7 millions pour mettre fin aux litiges et \$1 million pour parfaire et prolonger les deux voies. Le Grand-Tronc sera responsable de verser les intérêts de 5% sur ces nouveaux titres. Pour leur donner une garantie hypothécaire, toutefois, il faut d'abord lever les hypothèques existantes, et à cette fin une nouvelle compagnie, la Consolidated Railroad Company of Vermont, remplacera le Vermont-Central et le Vermont-Canada et émettra des actions préférentielles d'une valeur de \$750.000 à 6%. En vertu de l'accord de 1882, le Grand-Tronc reçoit, de plus, \$1 million d'obligations du Stanstead-Shefford-

35 - La charte de la nouvelle compagnie est reproduite dans la brochure Charter and By-Laws of the Central Vermont Railroad Company, 1874, Saint-Albans, Advertiser Print, 1874, 17p.. Cette charte est datée du 23 novembre 1872.

LE VERMONT-CENTRAL EN 1870.

- 1 LE JONCTION-MONTRÉAL-VERMONT
- 2 LE STANSTEAD-SHEFFORD-CHAMBLY
- 3 LE WATERLOO-MAGOG
- 4 LE VALÉE-NOIRE-MISSISQUOI
- 5 DES LIGNES AMÉRICAINES DU VERMONT-CENTRAL
- 6 LE PROJET INITIAL DU STANSTEAD-SHEFFORD-CHAMBLY



Chambly, et \$500.000 des nouvelles obligations qui seront créées (36). Un deuxième acte, signé le même jour, prévoit le transport au Grand-Tronc de toutes les propriétés du Central-Vermont, de toutes les actions du Vermont-Central, et enfin d'un nombre suffisant d'actions libérées du Central-Vermont pour en assurer la maîtrise au Grand-Tronc (37). Le personnage-clé de toutes ces transactions semble être J. Gregory Smith. Dans les années suivantes, d'autres contrats viendront compléter l'intégration du Vermont-Central au réseau du Grand-Tronc (38). Le 22 juillet 1885, un acte marqué "Private and not for publication" établit qu'à l'avenir, le président du Vermont-Central, J.G. Smith, et le gérant-général du Grand-Tronc, J. Hickson, se réuniront avant chaque assemblée annuelle pour décider quels directeurs seront élus au conseil d'administration du Central-Vermont. Cet accord doit même être inscrit dans les statuts de la compagnie (39).

La dépression économique de 1893 jette le Central-Vermont dans une impasse et l'accule une nouvelle fois à la faillite. Incapable de rembourser ses dettes, la compagnie emprunte du Grand-Tronc et de la succession J.G. Smith des titres obligataires du Central-Vermont lui-même. Le Grand-Tronc en prête d'abord \$200.000 et reçoit en garantie \$400.000 de "First Consolidated Mortgage Bonds", puis prête un autre \$100.000 en 1894, tandis que la succession J.G. Smith avance \$433.000. Les deux prêteurs

-
- 36 - "Memorandum of Agreement", acte du 17 octobre 1882, entre le Grand-Tronc et J.G. Smith, Benj. P. Cheney, James R. Langdon, dans Gr Tr Agr, APC RG 30 vol 2062-1, no 93.
 - 37 - Acte du 17 octobre 1882, entre les mêmes (cf. la note précédente), dans Gr Tr Agr, APC RG 30 vol 2062-1, no 93.
 - 38 - Voir les deux actes datés du 5 avril 1883, entre J.G. Smith et J. Hickson, dans Gr Tr Agr, APC RG 30 vol 2062-1, no 91.
 - 39 - Acte du 22 juillet 1885 entre J. Hickson et J.G. Smith, dans Gr Tr Agr, APC RG 30 vol 2061-2; no 97.

reçoivent en échange le double de la valeur prêtée, soit, pour le Grand-Tronc, \$1 million en "Blanket Mortgage Bonds", et, pour la succession, \$866.000. Ces emprunts sont remboursables le 21 juillet 1896, faute de quoi les deux prêteurs seront libres de vendre les titres donnés en garantie (les "Blanket Mortgage Bonds") pour racheter ainsi les titres prêtés au Central-Vermont. D'autres emprunts seront aussi effectués dans la suite, puisqu'un acte de 1896 reconnaît une autre dette directe de \$335.480 (40).

En 1896, E.B. Smith et C. Hays deviennent les curateurs (trustees) du Central-Vermont en faillite. Une nouvelle compagnie, le Central Vermont Railway Company, est constituée en 1898, et elle est sous le contrôle du Grand-Tronc. En 1901, il possède 21585 des 30.000 actions de la nouvelle compagnie (41). En 1900, les deux compagnies américaines en faillite, le Vermont-Central et le Central-Vermont, se dotent d'une constitution légale canadienne. La nouvelle compagnie canadienne obtient le droit d'acquérir le Montréal-Ligne-Provinciale (c'est-à-dire l'ancien Montréal-Portland-Boston), le Stanstead-Shefford-Chambly (SSC), le Jonction-Montréal-Vermont (42).

En 1899, la nouvelle compagnie américaine du Central Vermont Railway signe avec le Grand-Tronc un nouvel accord de trafic, intégrant ainsi

-
- 40 - Acte du 21 mai 1894 entre L. J. Seargeant, pour le Grand-Tronc, et E.B. Smith, pour le Vermont-Central, dans Gr Tr Agr, APC RG 30 vol 2062-1, no 95; acte du 21 juillet 1894, entre le Central-Vermont, le Grand-Tronc et la succession J.G. Smith, dans Gr Tr Agr, APC RG 30 vol 2062-1, no 92; acte du 7 janvier 1896 entre le Central-Vermont et le Grand-Tronc, dans APC RG 30 vol 2062-1, no 94.
- 41 - Grand Trunk Railway System 1901, p. 85-96.
- 42 - Dom 63-4 Vict ch 56, 1900.

définitivement le réseau du Vermont-Central au Grand-Tronc (43). Cette intégration portait aussi, bien entendu, sur les lignes québécoises du Vermont-Central. Voyons maintenant le développement de ces voies ferrées.

b) le Jonction-Montréal-Vermont

Pour le Vermont-Central, la principale voie d'accès à Montréal est le Jonction-Montréal-Vermont. Une première charte, en 1849, autorise la compagnie à construire un chemin de fer entre Highgate, sur la frontière américaine, et Montréal, en passant par Saint-Jean. Mais ce projet n'a pas de suite, et en 1861, une nouvelle charte autorise la compagnie à construire une voie ferrée entre Highgate et Iberville (44). La nouvelle charte ne permet donc pas l'accès direct à Montréal, car le Montréal-Champlain possède déjà, sur la rive sud, deux lignes qui aboutissent à Montréal, et le gouvernement ne veut pas en créer une troisième.

Entre 1861 et 1864, le Jonction-Montréal-Vermont construit sa voie entre Saint-Armand et Saint-Jean, le long de la baie de Missisquoi et de la rive droite du Richelieu, jusqu'au point de raccordement avec le Stanstead-Shefford-Chambly qui possède un pont pivotant permettant de traverser le Richelieu et d'entrer dans Saint-Jean. Dès le début, les administrateurs du Jonction-Montréal-Vermont sont les mêmes que ceux du Vermont-Central qui fournit d'ailleurs le roulant. Aussi, l'écartement de sa voie ferrée est de 4'8½", et non de 5'6" comme le Grand-Tronc. Aussitôt achevé, le Jonction-Montréal-Vermont est loué au Vermont-Central pour 97 ans, au coût de \$50,000 annuellement. Ce chemin de 23,5 milles constitue alors la

43 - Voir l'hypothèque créée en 1899, dans Gr Tr Agr, APC RG 30 vol 2062-6, no 710 et l'accord entre les deux compagnies dans APC RG 30 vol 2062-8, no 1079.

44 - Can 12 Vict ch 178, 1848; Can 14-15 Vict ch 145, 1851; Can 24 Vict ch 81, 186.

section canadienne du Vermont-Central, qui a le droit de l'acheter s'il le veut (45).

c) le Stanstead-Shefford-Chambly

Par crainte de voir son rival, le Connecticut & Passumpsic, établir une nouvelle route entre Montréal et Boston, le Vermont-Central s'intéresse très tôt au Stanstead-Shefford-Chambly (désormais: SSC). Constitué en 1853 pour construire une voie ferrée entre la frontière américaine et le Saint-Laurent en traversant Shefford et Chambly, le projet initial du SSC ne sera jamais réalisé et seule sera construite, entre Saint-Jean et Waterloo, une section d'une quarantaine de milles, conçue d'abord comme un embranchement de la ligne principale. La compagnie tombe très tôt sous l'emprise du Vermont-Central. Au départ, la ligne prévue devait s'étendre sur 43 milles entre Saint-Lambert et Granby, et sur 47 milles de Granby à Shefford. Par un raccordement avec le Connecticut & Passumpsic, cette route raccourcirait d'une trentaine de milles la distance entre Montréal et Boston. Faute de fonds, cependant, les travaux de construction sont interrompus en 1855, et, en 1857, la compagnie décide qu'au lieu de continuer la construction de sa ligne principale, elle entreprendra plutôt la construction d'un embranchement entre la ligne principale (non-construite) et le Montréal-Champlain, à Saint-Jean (Voir la carte VI). Cette nouvelle orientation du projet découle d'une offre faite par le Montréal-Champlain qui, malgré ses propres difficultés financières, pousse la générosité jusqu'à promettre de l'aide au SSC s'il construit d'abord l'embranchement à

45 - Voir le bail entre les deux compagnies (le Vermont-Central et le Jonction-Montréal-Vermont), dans Gr Tr Agr, APC RG 30 vol 2062-4, no 485.

Saint-Jean. En somme, la proposition comporte l'abandon du projet initial du SSC et sa transformation en une manière d'embranchement du Montréal-Champlain, qui offrirait ainsi sa propre voie pour accéder à Montréal. Les directeurs du SSC endossent le nouveau projet le 27 juillet 1857 (46). Pour financer la construction de ce que la compagnie appelle pompeusement le "3e embranchement", le SSC compte sur l'aide des municipalités et sur des emprunts. Des séries de \$50.000 d'obligations sont émises en 1858 et en 1860. En 1861, la ligne est louée à A.B. Foster, qui est vice-président de la compagnie depuis 1858. Toute la voie, entre Saint-Jean et Waterloo, ouvre en 1859 et 1860.

En construisant sa ligne pour en faire un embranchement du Montréal-Champlain, puis en louant le tout à A.B. Foster, le SSC abandonne son projet initial de fournir au Connecticut & Passumpsic une voie d'accès à Montréal. Dès 1863, le Vermont-Central propose de louer le SSC, mais il trouve le \$26.000 réclamé par Foster trop élevé et suggère plutôt \$21.000 annuelle-ment (47). En 1864, le Grand-Tronc loue le Montréal-Champlain, et c'est apparemment en 1866 que le SSC est loué au Jonction-Montréal-Vermont, qui fait partie du Vermont-Central (48). Des projets subséquents de Foster pour prolonger le SSC jusqu'au Saint-Laurent n'auront pas de suite.

Durant les années suivantes, la compagnie s'oppose au projet du Waterloo-Magog, mais, cédant à l'inévitable, le SSC vend à ce dernier, en

-
- 46 - "S.S.C. Minute Book" (désormais: SSC Min Bk), APC RG 30, vol 1382, surtout la séance du 27 juillet 1857.
 - 47 - L'offre est contenue dans une lettre de J.G. Smith à A.B. Foster, Saint-Albans, 20 décembre 1863, APC RG 30 vol 1385.
 - 48 - Le Jonction-Montréal-Vermont prend donc en main le contrat de Foster, signé le 20 juillet 1861 mais amendé le 26 août 1861 et le 11 février 1862. Voir SSC Min Bk, passim.

1876, la partie inachevée de sa ligne entre la gare de Waterloo et les townships de Shefford et Stukeley, au prix nominal de \$1. Ce geste constitue le renoncement définitif au projet initial du SSC de se rendre jusqu'à la frontière américaine. A partir de cette période, les procès-verbaux ne contiennent plus rien d'utile. Ajoutons seulement que la section inachevée entre Waterloo et Magog sera vendue au Waterloo-Magog en 1886 pour être intégrée dans le Atlantique-Nord-Ouest. La voie du SSC passera au Grand-Tronc en même temps que le Vermont-Central, et au Canadien-National le 1er novembre 1923.

d) le Montréal-Ligne-Provinciale (Montréal-Portland-Boston)

Dans la section canadienne du Vermont-Central se trouve une compagnie dont l'histoire agitée finira par la banqueroute: il s'agit du Montréal-Portland-Boston. En 1896, les avoirs de la compagnie seront vendus aux enchères et acquis par les détenteurs d'obligations de la compagnie, parmi lesquels se trouve, notamment, le Vermont-Central. C'est alors qu'une nouvelle compagnie, le Montréal-Ligne-Provinciale, remplace le Montréal-Portland-Boston et s'intègre dans le Vermont-Central.

Le Montréal-Portland-Boston (désormais: MPB) naît en 1874 de la fusion de deux compagnies: le Jonction-Missisquoi et le Montréal-Chambly-Sorel. Le premier a reçu en 1869 une charte provinciale l'autorisant à construire une voie ferrée entre la frontière américaine et le SSC, mais il ne réussit pas à réaliser ce projet et en 1874, il succombe aux offres du Montréal-Chambly-Sorel qui prétend avoir fait des arrangements avec une compagnie étrangère pour obtenir tous les fonds voulus "for the immediate + speedy making of the Road [le Jonction-Missisquoi] ...and that no delay

would take place, so soon as the amalgamation was completed" (49). Sur la foi de cette promesse d'aide financière et d'un raccordement avec une ligne américaine, les actionnaires du Jonction-Missisquoi consentent à la fusion pour mieux assurer la construction d'une voie ferrée entre Farnham et la frontière, près de Saint-Armand-Ouest. Les promoteurs du Jonction-Missisquoi (J. Chamberlin, J. Lansberg, A.S. Spencer, S.R. Whitman) signent le 18 juillet 1874 un accord stipulant que si les actionnaires de cette compagnie versent la partie non-payée de leurs souscriptions au Jonction-Missisquoi, ou alternativement si les quatre personnes nommées ci-haut garantissent un prêt de \$4.000 au Montréal-Chambly-Sorel, celui-ci commencera immédiatement le terrassement de la ligne en partant de Frelighsburg en direction de Stanbridge. Mais ce marché tourne mal: les promoteurs perdent \$2.655, et, surtout, le Montréal-Chambly-Sorel ne remplit pas ses promesses (50).

Quant au Montréal-Chambly-Sorel, il possède une charte de 1871 lui accordant le droit de construire une voie ferrée entre Sorel-Chambly-Montréal, avec un embranchement Chambly-Saint-Jean. Le 3 avril 1873, le contrat de construction est attribué à L.-A. Sénécal, mais un autre acte du 17 octobre 1873 annule le contrat et réserve en faveur de Sénécal 25% de tous les subventions, octrois, aides, boni, et autres auxquels la compagnie pourrait avoir droit à l'avenir (51). Sénécal a sans doute

49 - Mémoire de J. Chamberlin et al. à J.-A. Chapleau, Frelighsburg 12 avril 1877, dans ANQ Cdf tir 20.

50 - Mémoire de J. Chamberlin, J. Landsberg, S.E. Whitman et A.S. Spencer à Chapleau, Frelighsburg 1er avril 1877; mémoire de J. Chamberlin au Lieutenant-gouverneur, Frelighsburg 24 novembre 1880. ANQ Cdf tir 20.

51 - Voir à ce sujet le mémoire préparé par les "Officiers en loi de la Couronne" et intitulé "In the matter of the application of the Trustees to be paid the Subsidy earned on that part of the line of the M.P. + B. Ry from West Farnham to Stanbridge", juin 1881, dans ANQ Cdf tir 26. (Désormais: Mémoires des officiers en loi au sujet du MPB, juin 1881).

complété une partie des travaux puisqu'une section de quatorze milles, entre Saint-Lambert et Chambly, est inspectée en 1873. L'ingénieur du gouvernement, P. Gauvreau, affirme que la section est déjà en exploitation et qu'elle se raccorde avec le Grand-Tronc (52).

Lors de la fusion de 1874, la nouvelle compagnie garde le nom de Montréal-Chambly-Sorel, mais le change l'année suivante à Montréal-Portland-Boston. Ni ce changement de nom ni même les subventions de \$1.000 le mille que la compagnie se fait accorder en 1875, ne permettent d'accélérer les travaux de construction. La compagnie transporte ses subventions à A.T. Drummond et, en 1876, une autre partie à la Banque de Montréal. Les avances de la banque vont permettre d'ouvrir la ligne jusqu'à Farnham (53). Le contrat principal de cette section appartient à F. A. Hibbard, un contracteur de Frelighsburg qui accorde plusieurs sous-contrats à Robert Kerr (le 26 octobre 1876), à L.-A. Roberge (le 28 mai 1875) et à plusieurs autres qui ont souvent du mal à se faire payer par Hibbard. En 1878, les contracteurs principaux de la ligne sont MM. Macfarlane et McRae (54). Depuis 1877, les lisses sont posées jusqu'à Farnham-Ouest (il y a 32 milles entre Saint-Lambert et Farnham-Ouest), où la compagnie obtient un raccorde-avec le chemin de fer du Sud-Est. Mais avant d'ouvrir cette section, il

52 - P. Garneau à S. LeSage, Québec 19 août 1873, dans ANQ Cdf tir 20.

53 - Copie de l'arrêté en conseil 51, le 25 février 1875; E.H. Goff, président et trésorier, au Secrétaire de la Province, Québec 17 novembre 1876, dans ANQ Cdf tir 20. Mémoire des officiers en loi au sujet du MPB, juin 1881, dans ANQ Cdf tir 26.

54 - Le contracteur Francis A. Hibbard, ingénieur civil, par un acte du 26 octobre 1878, donne une procuration à Ashley Hibbard, pour qu'il agisse en son nom. Mémoire de L.-A. Roberge, daté de Saint-Hyacinthe le 19 août 1878, dans ANQ Cdf tir 20. Voir aussi le contrat avec les contracteurs Macfarlane et McRae, dans APC RG 30 vol 2062-3, no 305.

faut renforcer, sur le Richelieu, le pont jugé dangereux (55).

De nombreux créanciers vont se disputer les \$128.000 de subventions auxquelles la compagnie a droit pour ses 32,05 milles complétés. Il y a d'abord les anciens promoteurs du Jonction-Missisquoi qui ont une réclamation de \$2.345. Le Montréal-Chambly-Sorel, en ne remplissant pas la promesse de construire la section entre Frelighsburg et Stanbridge, a ainsi perdu des subventions municipales, \$12.000 de Saint-Armand et \$5.000 de Frelighsburg. En avril 1877, les quatre anciens promoteurs demandent au gouvernement le redressement de leurs griefs (56). Or la Banque de Montréal réclame aussi la même subvention. Les banques sont aux troussees du MPB, lequel souhaite qu'on verse au plus tôt les subventions gouvernementales car, sur ses emprunts, il doit payer des intérêts à 8% (57). La Banque de Montréal affirme que "la bonne foi du Gouvernement" est en jeu (58), thème qui, à l'époque, revient souvent chez ceux qui exigent des faveurs du gouvernement, tant chez les promoteurs que chez les financiers. Pour bien compliquer le tout, un troisième réclamant se présente: l'omniprésent L.-A. Sénécal qui, en 1873, renonçait à son contrat de construction mais obtenait droit à 25% de toutes les subventions futures de la compagnie. Le 22 octobre 1877, Sénécal transporte tous ses droits à Isidore Hurteau qui en informe la compagnie. Pour couvrir cette réclamation, le gouvernement garde \$20.419, ce qui laisse au total \$61.258 que les banques pourront toucher (59).

55 - E. Goff à B. de Boucherville, Montréal 11 janvier 1877; E. Goff au Commissaire des travaux publics, Montréal 20 juillet 1877; rapport de A.L. Light au Commissaire des travaux publics, Québec 24 septembre 1877 dans ANQ Cdf tir 20.

56 - J. Chamberlin et al. à Chapleau, Frelighsburg, 12 avril 1877, dans ANQ Cdf tir 20.

57 - E. Goff à Boucherville, Montréal octobre 1877, dans ANQ Cdf tir 20.

58 - R.B. Angus à Boucherville, Montréal 21 novembre 1877, dans ANQ Cdf tir 20.

59 - Voir la copie de l'arrêté en conseil 387, 3 décembre 1877; S. LeSage à Lacoste - Globensky, Québec 2 janvier 1878, dans ANQ Cdf tir 20.

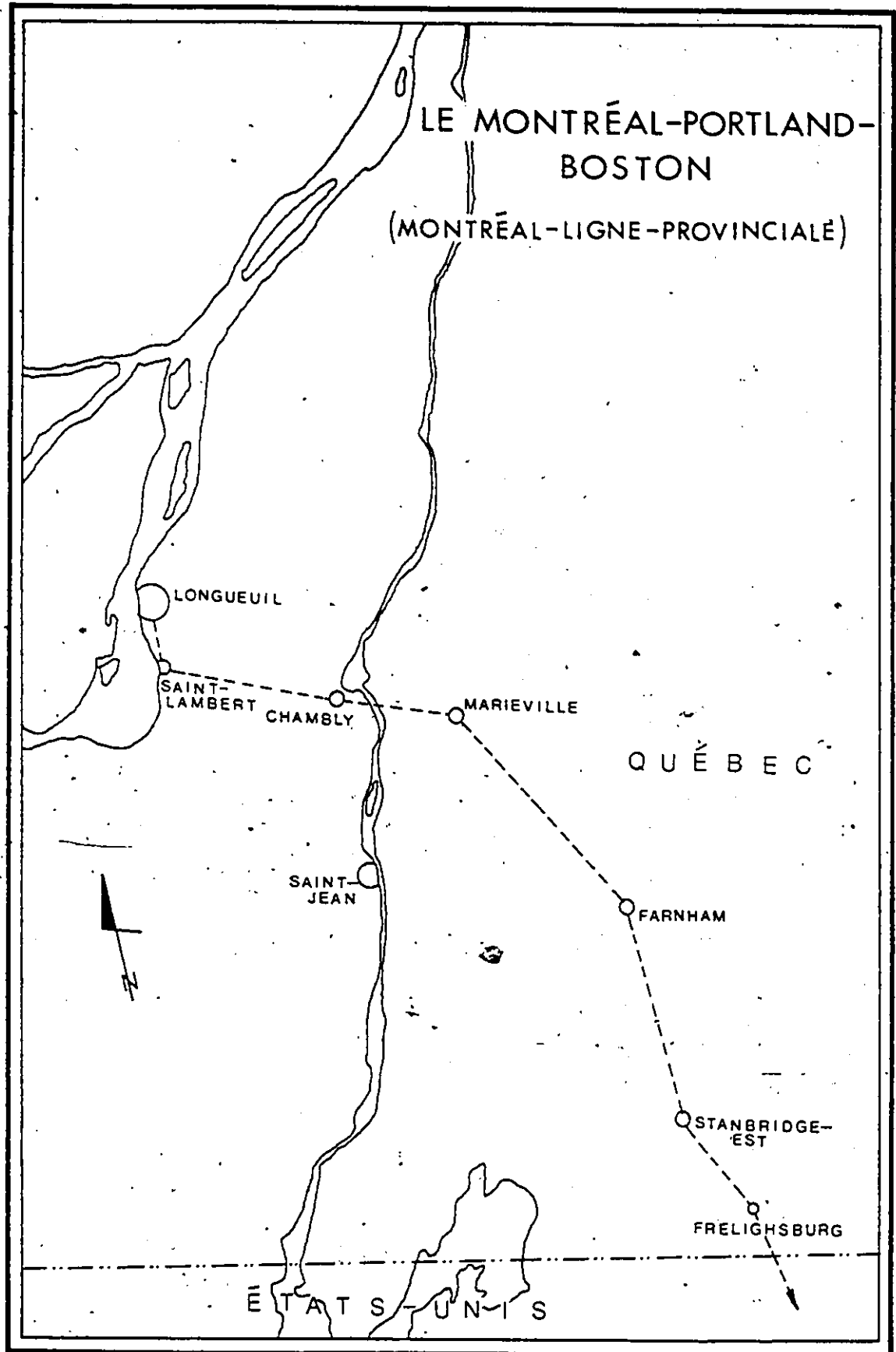
La section nord, entre Saint-Lambert et Farnham-Ouest, est donc ouverte à la fin de 1877, mais la section sud est loin d'être achevée (Voir la carte VII). En juillet 1877, la compagnie décide qu'elle construira cette partie sud dès qu'auront été conclus des arrangements avec une compagnie ferroviaire américaine (60). Il semble en effet que le contrôle du MPB, au cours de 1877, passe au Passumpsic, lequel souhaite une voie d'accès à Farnham où il se raccordera au Sud-Est, établissant ainsi une nouvelle route entre Montréal et Boston (61). Le MPB nomme un syndicat de sept membres, comprenant les anciens promoteurs du Jonction-Missisquoi et habilité à recevoir la subvention de \$4.000 le mille attribuée par le gouvernement provincial à la partie sud de la ligne. Les sommes recueillies par les syndics doivent servir à payer les dettes envers le contracteur, les droits de passage, les dommages aux propriétés, et aussi une dette de \$2.000 (plus les intérêts) endossée par l'ancien contracteur Ashley Hibbard en faveur de Samuel Willett, l'ancien président de la compagnie. Le syndicat doit durer jusqu'à la fin de la construction de cette section sud (62). Le gouvernement provincial est alors informé de ces arrangements.

Les affaires de la compagnie vont se compliquer davantage. Les actionnaires du MPB se réunissent le 16 janvier 1878, et il en résulte l'élection de deux conseils d'administration distincts, prétendant chacun être légitime. L'un des deux représente les intérêts du Passumpsic et il décide d'en venir à un accord avec Sénécal et Hurteau, ce qui est fait le

60 - Copie du procès-verbal de la réunion des directeurs du MPB du 31 juillet 1877, dans ANQ Cdf tir 20.

61 - Mémoire des officiers en loi au sujet du MPB, juin 1881, dans ANQ Cdf tir 26.

62 - Copie de l'arrêté en conseil 474, le 9 décembre 1879 (copie), dans ANQ Cdf tir 20. Mémoire de J. Chamberlin au Lieutenant-gouverneur, Frelighsburg 24 novembre 1880, dans ANQ Cdf tir 26.



jour même. Sénécal et Hurteau acceptèrent la somme retenue par le gouvernement, soit \$20.419, en règlement final (63).

A la suite de plaintes portées contre la compagnie, la voie est inspectée et douze milles de chemin entre Saint-Lambert et Chambly-Basin, construits en 1873, sont jugés dangereux car les dormans sont pourris et inutiles, les attaches ne conviennent pas aux rails de sorte que seulement deux des quatre boulons traversent les rails et les retiennent. Le coût des réparations nécessaires est évalué à \$46.000 (64). Juste à ce moment, les dissensions dans la compagnie s'amplifient. Ashley Hibbard écrit alors au gouvernement pour lui expliquer la situation:

...the Company is not in possession of the Railway, and that there is now no properly or legally constituted President or board of directors, that in fact the railway is in the position of an abandoned property and as ... [?] is now partly in possession of the Grand Trunk Railway Co. by request of the public and for the public convenience, and partly in possession of McFarlane + McRae, and is in the same position now as it was when the petition was signed...

An attempt has been made by the Passumpsic Railway C^o of Vermont to take forcible possession of the Railway in connivance with McFarlane + McRae, and the property is liable to be ruined entirely by dissension and from the abandoned state it is in and must continue to be in until the Gov^{mt} take some action to protect it (65).

A ce moment, le gouvernement provincial ordonne au MPB de cesser l'exploitation de la section dangereuse de sa voie.

Le Grand-Tronc entre alors dans la mêlée. Il fournit l'engin et son chauffeur, un wagon de première et un wagon de bagages pour exploiter la section entre Saint-Lambert et Chambly, tronçon qu'il exploite au coût de

- 63 - Copie certifiée du procès-verbal de la réunion des directeurs du MPB, le 16 janvier 1878, dans ANQ Cdf tir 20.
- 64 - A.L. Light à H.-G. Joly, Montréal 16 mai 1878, et A.L. Light à Joly, Québec 17 mai 1878, dans ANQ Cdf tir 20.
- 65 - Ashley Hibbard au Secrétaire provincial, Montréal 15 mai 1878, dans ANQ Cdf tir 20.

\$13 par jour, mais il peut mettre fin à cet arrangement à sept jours d'avis. Par un nouvel accord du 5 mars 1878, toute la ligne jusqu'à Farnham est soumise à un régime semblable (66).

Moins sévère que son homologue québécois, l'inspecteur du gouvernement fédéral ne recommande pas la fermeture de la section dangereuse, mais seulement que les trains y circulent plus lentement (67). Ainsi, une ligne fermée par une décision provinciale est ouverte par une décision fédérale. Mais si la ligne était ré-ouverte, le Grand-Tronc perdrait son emprise, au dire du gérant du trafic du Grand-Tronc, L. J. Seargeant, qui demande au premier ministre fédéral, Mackenzie, de ne pas laisser rouvrir la ligne (68).

L'imbroglie financier continue durant l'été 1878. Pour couvrir une partie de l'avance de \$75.000 que la Banque de Montréal a faite au contracteur, le gouvernement provincial cède à la banque la somme de \$20.419 retenue antérieurement en faveur de Sénécal-Hurteau. Pour finir le plat, Hurteau obtient peu après, le 7 décembre 1878, un jugement des tribunaux lui donnant droit à cette somme de \$20.419...mais que le gouvernement vient de remettre à la Banque de Montréal (69). Quand le gouvernement vote une subvention supplémentaire de \$12.000 pour permettre à la compagnie de remettre sa voie en bon état, la Banque de Montréal s'empresse aussitôt

66 - "Memorandum" entre E.H. Goff et J. Hickson, le 16 août 1877, et "Memorandum of agreement" entre Goff et Hickson, le 5 mars 1878, dans APC RG 30 vol 2062-3, no 301 et 305.

67 - T. Trudeau au Secrétaire du MPB, Ottawa 15 juin 1878, dans Com Cdf, APC RG 46 no 770.

68 - L.J. Seargeant à Alex. Mackenzie, Montréal 27 juin 1878, dans Com cdf, APC RG 46 no 1521.

69 - Copie de l'arrêté en conseil du 20 août 1878 et de l'arrêté du 10 décembre 1879 (no 474), dans ANQ Cdf tir 20; Mémoire des officiers en loi au sujet du MPB, juin 1881, dans ANQ Cdf tir 26.

de réclamer cette somme pour couvrir le reste de son avance de \$75.000 au contracteur.

Sur le front sud, les syndics nommés en 1877 ont entrepris de construire leur section de la voie. Afin de pouvoir acheter des rails pour la section entre Farnham-Ouest et Stanbridge, ils transportent à la Banque de Montréal leurs droits à la subvention de \$48.000. Sans doute assagi par son expérience antérieure, la banque stipule que le gouvernement doit au préalable consentir à ce transport de subvention. Le gouvernement Joly promet d'y donner suite dès que les documents établissant le statut légal des syndics seront soumis et pourvu que le transport ne porte que sur \$40.000. Les syndics donnent le contrat de construction à Francis A. Hibbard, et transportent \$40.000 de leur subvention à la Banque de Montréal (70). Les travaux ne semblent progresser que très lentement en 1879, la compagnie ne pouvant compter, à toute fin utile, que sur les subventions publiques (71). La compagnie veut aussi, à ce moment, prolonger sa voie de Saint-Lambert jusqu'à Longueuil "to form at that point, by means of steamers or the Viaduct and steam-ferry promoted by M^r J.O. Perreault, a connection with the system of Railways of the Government of Quebec" (72). Cette dernière section, longue de 3,79 milles sera effectivement ouverte en 1879.

-
- 70 - Mémoire de Ashley Hibbard, 31 décembre 1878; Mémoire des officiers en loi au sujet du MPB, juin 1881; H.-G. Joly à R.H. Angus, Québec 10 octobre 1878, dans ANQ Cdf tir 20 et 26.
 - 71 - Rapport de L. Chandler, 7 mars 1879; les deux mémoires de Ashley Hibbard, tous deux datés du 4 avril 1879, dans ANQ Cdf tir 20.
 - 72 - S.T. Willett au Secrétaire provincial, Montréal 9 mai 1879, dans ANQ Cdf tir 20.

À la fin de 1879, l'ingénieur du gouvernement inspecte, sur la partie sud, les travaux réalisés sur les douze milles en construction, ce qui donnera aux syndics le droit de recevoir \$48.000 (dont \$40.000 pour la Banque de Montréal). Une semaine après l'inspection, Hurteau fait servir au Premier ministre Joly un protêt rappelant le contrat de Sénécal et le jugement de la Cour Supérieure de Montréal du 7 décembre 1877. Il réclame donc la somme de \$20.419 (73). Le gouvernement se trouve donc dans de beaux draps: il attribue alors à Hurteau la somme de \$20.419 selon le jugement de la Cour Supérieure. Mais comme la somme réservée à cette fin a déjà été versée à la Banque de Montréal, le gouvernement se voit forcé de piger dans la subvention réservée aux syndics...qui ne peuvent donc plus rembourser les avances de la Banque de Montréal (74). Ils ont emprunté \$44.000, mais ne reçoivent que \$23.000 en subventions. Le gouvernement ne se montre d'ailleurs pas très tendre:

La Banque de Montréal pourrait d'autant moins s'en plaindre qu'elle a déjà retiré une somme [\$20.419] à laquelle elle n'avait pas droit et qui avait été destinée à ce créancier par un ordre en conseil (75).

En somme, la Banque de Montréal ne faisait que perdre en 1879 ce qu'elle avait reçu à tort en 1878.

Après avoir examiné tous les tenants et les aboutissants de cet imbroglio, les avocats du gouvernement soumettent en juin 1881 un long mémoire affirmant que les syndics ont agi de bonne foi et que le gouverne-

-
- 73 - Copie de l'arrêté en conseil 474, 10 décembre 1879; protêt de Isidore Hurteau au Premier ministre H.-G. Joly, 13 septembre 1879; copie du jugement de la Cour supérieure de Montréal, le 14 avril 1879; opinion du Solliciteur-général Lynch, 10 février 1880; dans ANQ Cdf tir 20.
 - 74 - Copie de l'arrêté en conseil 474, 10 décembre 1879 et mémoire de I. Hurteau, Montréal 12 décembre 1879, dans ANQ Cdf tir 20.
 - 75 - Copie de l'arrêté en conseil 474, le 10 décembre 1879, dans ANQ Cdf tir 20.

ment a commis une erreur en attribuant trop tôt une subvention à la Banque de Montréal, et que les syndics ne devraient pas être appelés à supporter les conséquences d'une erreur du gouvernement (76). Un arrêté en conseil annule alors tous les transports de subventions. La compagnie est alors dans un désarroi complet, et de nombreuses réclamations l'accablent. C'est le gérant du Sud-Est, Bradley Barlow, qui cherche à rassurer le gouvernement:

I am in a position as Director of that R'y [le Montréal-Portland-Boston] to know that the amounts unpaid are small + I undertake to say that I will guarantee that all unpaid claims shall be settled and paid at an early day...I mean by right of way, land damages as well (77).

Nous avons ici une excellente indication d'un lien certain entre le Sud-Est et le MPB. A cette époque, le roulement du MPB est du reste fourni par le Connecticut + Passumpsic, lié au Sud-Est (78).

La dernière section du MPB, entre Stanbridge et la frontière, est finalement complétée et ouverte en 1881 (79). Aussi, le MPB songe alors à l'expansion et envisage la construction d'un embranchement entre Marieville (sur le MPB) et Saint-Paul-d'Abbotsford, où passe le Jonction-Lac-Champlain-Saint-Laurent. En 1882, le gouvernement provincial vote en faveur de cet embranchement une subvention de 8.000 acres le mille pour 15 milles. L'embranchement de Marieville, dont le contrat de construction

76 - Requête de J. Chamberlin au Lieutenant-gouverneur, Frelighsburg 24 novembre 1880; Mémoire des officiers en loi au sujet du MPB; juin 1881, dans ANQ Cdf tir 21 et 26.

77 - Bradley Barlow à W.W. Lynch, Montréal 23 décembre 1880, dans ANQ Cdf tir 20.

78 - Requête des habitants du comté de Missisquoi, 10 décembre 1892, dans ANQ Cdf tir 26. Poor's, diverses années, mais surtout 1880, p. 1030 où il est écrit que le MPB "is operated as a part of the South-Eastern Ry".

79 - Rapport de A.L. Light, 1er octobre 1881 et copie de l'arrêté en conseil 383, le 25 octobre 1881, dans ANQ Cdf tir 26.

et les subventions sont accordés à F.A. Metcalfe, est partiellement construit en 1882. La voie se rend jusqu'à Saint-Césaire.

La voie principale du MPB est toujours exploitée en deux sections: la partie nord (32 milles entre Saint-Lambert et Farnham-Ouest) par le Sud-Est, et la partie sud (18,5 milles entre Farnham-Ouest et Frelighsburg) par le contracteur Ashley Hibbard. Sur cette dernière section, il reste encore \$10.000 de travaux à achever (80). Le MPB signe aussi un accord avec le St-Johnsbury + Lake Champlain pour que les deux, conjointement, louent le Canada Junction Co. qui les raccorderait entre eux (81). En 1883, le MPB se compose donc des éléments suivants:

(1) l'embranchement de Longueuil (Saint-Lambert à Longueuil)	4 milles
(2) l'embranchement de Marieville (Marieville à Saint-Césaire)	9 milles
(3) section nord (de Saint-Lambert à Farnham-Ouest)	32 milles
(4) section sud (de Farnham-Ouest à Frelighsburg)	18,5 milles

En 1883, les syndics du Sud-Est s'emparent de la partie sud du MPB et l'exploitent jusqu'en novembre 1884 quand le Sud-Est retire son roulant et abandonne la section. Malgré les vigoureuses protestations des habitants de la région, la section abandonnée le restera jusqu'en 1901. Ils présenteront plusieurs requêtes contre la compagnie, mais elles ne

80 - F.A. Metcalf à W.W. Lynch, Montréal 13 mars 1883 (sic, mais il faut sans doute lire 1882), et rapport de A.L. Light, le 1er octobre 1881, dans ANQ Cdf tir 26. Déclaration assermentée de Ashley Hibbard, Québec 4 janvier 1883, dans ANQ Cdf tir 20. Copie de l'arrêté en conseil 24, le 22 janvier 1883, dans ANQ Cdf tir 20.

81 - Poor's, 1883, p. 41-42 et 978-979.

changeront rien (82). La compagnie est aux prises avec de nombreux procès, et de nombreuses réclamations hypothèquent gravement son avenir (83). A la fin des années quatre-vingt, la maîtrise de l'entreprise semble passer entre de nouvelles mains ("my friends are now in control of it"), ce que laisse entendre J. Cassie Hatton qui en informe le gouvernement (84). Quand ce dernier en profite pour demander à la compagnie son rapport annuel, Hatton répond qu'elle n'est pas sous juridiction provinciale: "I may add that an action is now pending to oust the Canadian Pacific Railway Company from possession of the railway which this company claims is illegally held" (85). Cette "mainmise" du Pacifique-Canadien signifie sans doute que le Sud-Est (absorbé par le Pacifique-Canadien) est toujours en possession du MPB. Le Sud-Est est expulsé, mais la voie, devenue, depuis neuf ans, dangereuse, a besoin de réparations. Les habitants de Missisquoi, en 1892, demandent donc à nouveau de l'aide du gouvernement pour remettre cette section en état de servir (86).

A partir du début des années quatre-vingt-dix, le MPB est exploité par le Vermont Central (87). Mais ses recettes restent très insatisfaisantes. Elles varient, entre 1892 et 1896, entre \$2.936 et \$16.518, alors

- 82 - Requête des habitants de Standbridge, Saint-Armand-Est et de Frelighsburg, datée de Frelighsburg le 2 mars 1885; requête des habitants du comté de Missisquoi, 10 décembre 1892, dans ANQ Cdf tir 26. Voir aussi le jugement de la Commission des chemins de fer du Canada (Board of Railway Commissioners for Canada), dossier no 39310.1, dont il y a copie dans ANQ Cdf tir 26.
- 83 - Les nombreuses réclamations, les demandes diverses, se trouvent dans ANQ Cdf tir 26.
- 84 - J. Cassie Hatton à H.T. Machin, Montréal 9 octobre 1888, dans ANQ Cdf tir 26.
- 85 - J. Cassie Hatton à E. Moreau, Montréal 15 janvier 1889, dans ANQ Cdf tir 26.
- 86 - Requête des habitants de Missisquoi, le 10 décembre 1892, dans ANQ Cdf tir 26.
- 87 - Voir l'accord entre le Vermont-Central et le Comtés-Unis, le 20 décembre 1892 (copie), dans Com cdf, APC RG 46 no 4947.

que des obligations de \$901.000, à 6%, exigent des revenus nets d'au moins \$54.000. La compagnie, par conséquent, ne paye pas ses intérêts, et encore moins des dividendes. Elle tombe donc en faillite et le shérif de Montréal, en 1896, met ses propriétés en vente. Le MPB est acquis par J.N. Greenshields, au prix de \$1.625, au nom des obligataires (88). Ces nouveaux propriétaires se font constituer en compagnie sous la raison sociale de Montréal-Ligne-Provinciale. Une loi de 1900 autorise le Vermont-Central à acquérir le Montréal-Ligne-Provinciale. En 1920, la compagnie appartient à 100% au Vermont-Central, c'est-à-dire au Grand-Tronc. Toutes ces lignes passent au Canadien-National en 1923.

VI - Le Canada-Atlantique

Au début du XX^e siècle, le Grand-Tronc absorbe un autre réseau constitué à la fin du siècle précédent et dont une partie traverse le sud-ouest du Québec: il s'agit du Canada-Atlantique, considéré comme un chemin de fer desservant principalement la vallée de l'Outaouais. Dans sa course vers l'Atlantique, la voie traversait le sud-ouest du Québec, enjambant le Saint-Laurent à Valleyfield et traversant le Richelieu à Lacolle.

Le Canada-Atlantique naît en 1879 par la fusion de deux compagnies: le Coteau-Ligne-Frontière (Coteau and Province Line Railway) et le Jonction-Montréal-Ottawa (Montreal and City of Ottawa Junction Railway). Le premier est constitué en 1872 pour construire une voie ferrée depuis Coteau Landing et Beauharnois jusqu'à Chateauguay, Huntingdon, Napierville et jusqu'à la frontière du New-York. Au moment de la fusion, en 1879, les souscriptions

88 - Monetary Times, 6 mars 1896, p. 1137.

à ce projet s'élèvent à \$50.000 (89). Quant à la deuxième compagnie, le Jonction-Montréal-Ottawa, sa charte de 1871 l'autorise à construire d'Ottawa à Alexandria puis à Coteau Landing où il doit se raccorder au Grand-Tronc. La complémentarité de ces deux projets unis en 1879 est donc évidente, puisque l'un prolonge l'autre. La route du Jonction-Montréal-Ottawa vise à relier Ottawa à Montréal, trajet de 113 milles, dont 53 sur les voies du Grand-Tronc (entre Coteau et Montréal). A Ottawa, cette voie se raccorderait au Canada-Central. La compagnie espère recevoir \$100.000 de la ville d'Ottawa, une subvention de \$3.000 le mille du gouvernement de l'Ontario, et \$130.000 des autres municipalités. L'ingénieur Charles Legge évalue à \$3,8 millions le coût du pont prévu sur le Saint-Laurent. En postulant un indice d'exploitation de 65 et des recettes brutes de \$889.000, cet ingénieur estime que les recettes nettes seront de \$314.825, ce qui suffira amplement à payer les intérêts et les dividendes sur le capital de la compagnie (90). Il est significatif que ce projet se développe durant les années soixante-dix, car déjà s'annonce la construction du Pacifique-Canadien et de nombreux entrepreneurs se préoccupent de la construction ou de l'acquisition d'une voie ferrée qui servirait de débouché à ce chemin de fer transcontinental. C'est par exemple l'ambition que nourrissent le Canada-Central et le Colonisation-Nord-Montréal, également en gestation à ce moment.

89 - L'acte de fusion se trouve dans les archives du Ministère de la consommation et des corporations du Canada (no 1141), mais aussi dans Gr Tr Agr, APC RG 30 vol 2062-4, no 347.

90 - Voir le Monetary Times, 6 octobre 1871 p. 269, 13 octobre 1871 p. 290, 9 mai 1873 p. 990

Initialement, le Jonction-Montréal-Ottawa envisage un raccordement avec le Québec-Ligne-Frontière, qui espère construire une voie ferrée depuis la frontière américaine en direction ouest et nord-ouest afin de se raccorder d'une part à une ligne allant à Ogdensburg et d'autre part au Jonction-Montréal-Ottawa, ce qui lui donnerait accès au futur Pacifique-Canadien. Il faut rappeler que le Grand-Tronc acquiert à ce moment, en 1872-1873, le Montréal-Champlain et réussit à étouffer le projet du Québec-Ligne-Frontière. Par contre, le Jonction-Montréal-Ottawa connaît un peu plus de succès et obtient des subventions de la ville d'Ottawa et aussi \$4.000 le mille (pour 67,5 milles) du gouvernement ontarien.

La grande dépression de 1873 met de nouvelles difficultés sur la route du Jonction-Montréal-Ottawa et du Coteau-Ligne-Frontière, et en 1879, les deux compagnies se fusionnent. La nouvelle compagnie, le Canada-Atlantique, adopte le tracé suivant: Ottawa-Alexandria-Coteau-Saint-Jean, puis jusqu'à la frontière du New-York. La nouvelle compagnie confirme le contrat de construction existant. Le Grand-Tronc s'oppose naturellement à ce nouveau projet comme il s'était opposé aux autres qui menaçaient sa prééminence. Retrouvant pour l'occasion son patriotisme canadien, et oubliant un peu son rôle précis dans le transport ferroviaire, le Grand-Tronc prétend que le Canada-Atlantique ferait dévier le trafic canadien vers les Etats-Unis.

En 1880, le contrat de construction passe, semble-t-il, aux mains de Daniel C. Linsley, un contracteur de Burlington. La section Ottawa-Coteau étant ouverte en novembre 1882 (91) et les passagers entre Coteau et Montréal utilisant la voie du Grand-Tronc, celui-ci devient ainsi, presque

91 - Monetary Times, 18 mars 1881 p 1094 et 10 novembre 1882 p. 511.

malgré lui, un allié du Canada-Atlantique (Voir la carte VIII). Les deux compagnies signent donc, le 12 octobre 1882, un accord prévoyant l'échange de trafic à Coteau. Au Canada-Atlantique, il manque toujours un pont sur le Saint-Laurent et une voie jusqu'à la frontière américaine. Mais quand cette voie sera parvenue à Lacolle, sur le Richelieu, les deux compagnies signeront en 1885 un nouvel accord prévoyant que le Canada-Atlantique utilisera la voie du Grand-Tronc entre Lacolle et la frontière américaine, à Rouse's Point (92).

En 1882, le Canada-Atlantique entreprend ce qu'il faut appeler une "campagne" pour obtenir des subventions du gouvernement québécois. Il soumet alors la première d'une série de requêtes qui deviennent un événement annuel. Le député Joseph Duhamel transmet la requête du président E.M. McGillivray et du secrétaire A.W. Fleck. La compagnie dit espérer ouvrir sa voie jusqu'à Lacolle avant la fin de l'année et étudier sérieusement la construction d'un pont sur le Saint-Laurent. Aussi, la région que traverseront ces 45 milles de chemin de fer n'a encore aucunement bénéficié de la politique gouvernementale d'aide aux compagnies ferroviaires. A nouveau en 1883, la compagnie demande une aide, soit en terres, soit en garantie d'intérêt (93).

Malgré les promesses de la compagnie, la section de la rive sud, en 1884, est toujours "en construction". Les directeurs font alors imprimer

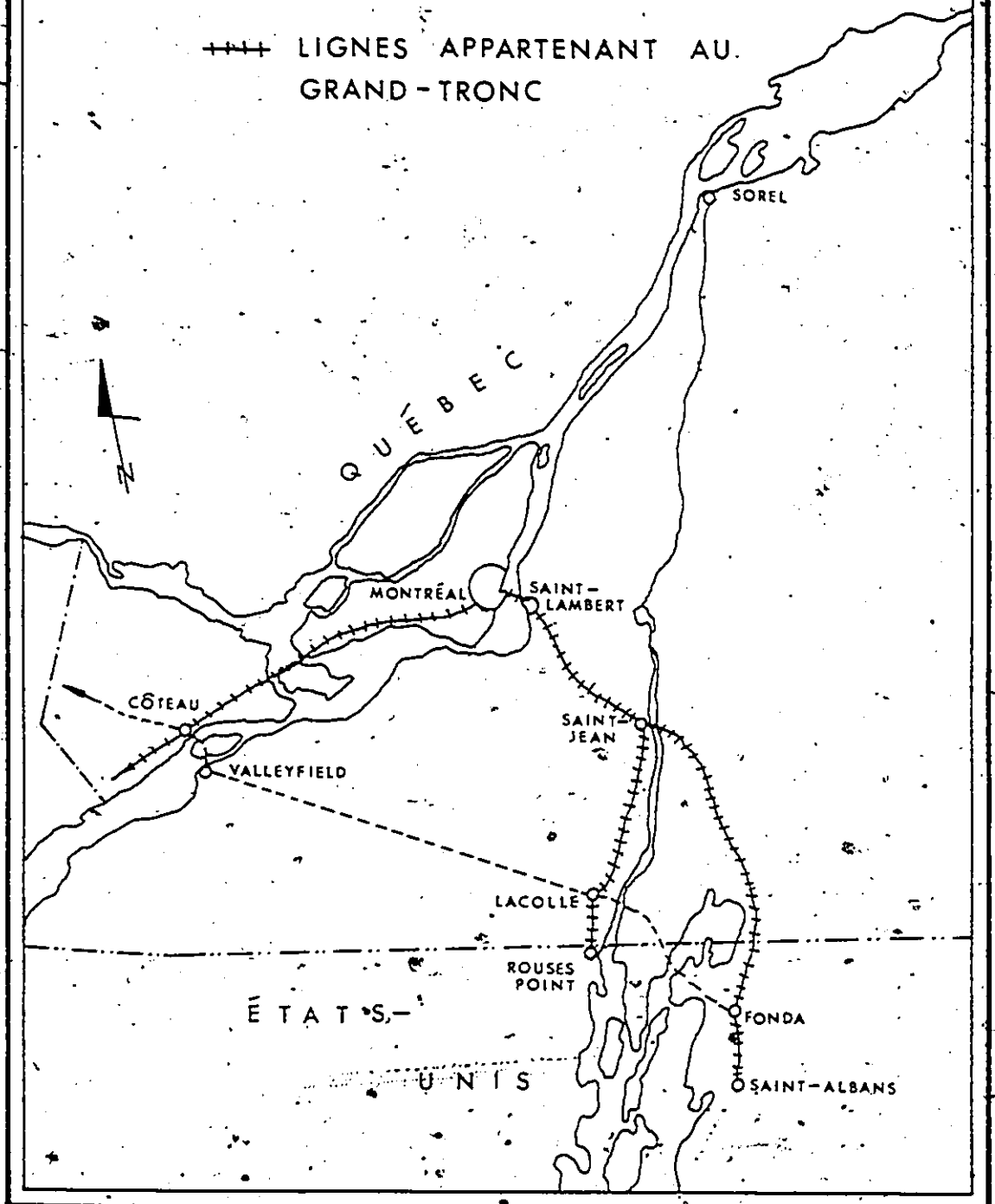
92. - L'accord du 12 octobre 1882, signé par E.M. McGillivray, président du Canada-Atlantique, et J. Hickson, pour le Grand-Tronc, se trouve dans Gr Tr Agr, APC RG 30 vol 2062-4 no 544; l'accord du 3 novembre 1885, signé par McL. Stewart, président du Canada-Atlantique, et J. Hickson, pour le Grand-Tronc, se trouve dans Gr Tr Agr, APC Rg 30 vol 2062-4 no 764.

93 - Requête du Canada-Atlantique au Lieutenant-gouverneur, le 22 février 1882, et E.M. McGillivray au Ministre des travaux publics, Ottawa 31 mars 1883, dans ANQ Cdf tir 65.

LE CANADA - ATLANTIQUE

---- LE CANADA-ATLANTIQUE

+++ LIGNES APPARTENANT AU
GRAND-TRONC



un mémoire, en mars 1885, pour répéter leur demande de subvention. Ils réitérèrent leur demande en 1886 (94). La route se destine surtout à servir le commerce du bois de l'Outaouais et à offrir à celui-ci un débouché vers les marchés américains. Parmi les principaux promoteurs du Canada-Atlantique se trouve le fameux "roi du bois" de la vallée de l'Outaouais, J.R. Booth. En 1888, le conseil d'administration de la compagnie offre de se rendre à Québec pour y rencontrer le Commissaire des travaux publics et le convaincre d'accorder une subvention à la compagnie. A cette époque, elle a déjà commencé la construction de son pont sur le Saint-Laurent, à Coteau (95).

En 1887, le Canada-Atlantique voit poindre la menace d'un rival, le Iberville-Dunham-Clarenceville. Cette compagnie a déjà rencontré Mercier dans l'espoir de trouver des subventions. Cependant, les deux compagnies finiront par collaborer et, en 1888, le président du Iberville-Dunham-Clarenceville, J. Chamberlin (personnage que nous avons rencontré dans le Montréal-Portland-Boston), écrit au gouvernement que sa compagnie et le Canada-Atlantique sont

intimately connected...and in order to make the Charter of our railway of service to us, it is necessary that the Canada Atlantic Ry. be first extended through to the boundary (96).

Se montrant généreux avec les subventions qu'il n'avait pas encore reçues, Chamberlin y renonce si le Canada-Atlantique obtient celles qu'il réclame.

94 - Requête du Canada-Atlantique au Lieutenant-gouverneur, Ottawa 16 mars 1885, et nouvelle requête, Ottawa avril 1886, dans ANQ Cdf tir 65.

95 - J. Duhamel à P. Garneau, Montréal 14 juin 1888, dans ANQ Cdf tir 65. Pour la correspondance touchant l'approbation des plans et devis du pont de Coteau, voir Com éd, APC RG 46.

96 - E.J. Chamberlin à "My dear Sir", Ottawa 17 avril 1888; voir aussi L.-H. Trudeau à Duhamel, Henry ville 15 septembre 1888; requête du Canada-Atlantique, signée par le vice-président Geo. H. Perley et le secrétaire-trésorier A.W. Fleck, Ottawa avril 1888; dans ANQ Cdf tir 65.

Mais ce grand amour ne dure pas longtemps, car les promoteurs du Iberville-Dunham-Clarenceville, déjà trompés une première fois par le Montréal-Portland-Boston (cf. supra), apprennent que le Canada-Atlantique n'a pas l'intention de construire sa voie jusqu'à la frontière mais se propose plutôt d'utiliser la voie du Grand-Tronc entre Lacolle et Rouse's Point. Ils font savoir que "Nous ne sommes pas satisfaits de nos amis américains et nos anglais du Canada Atlantic - d'Ottawa - à propos de la demande d'octroi à la Législature". Mais ces promoteurs ne sont pas rancuniers puisque leurs noms figurent, en 1889, sur une requête des habitants de Saint-Georges-de-Henryville, demandant au gouvernement d'accorder une subvention au Canada-Atlantique afin qu'il construise un pont à Lacolle et un chemin de fer jusqu'à Alburgh Springs, traversant ainsi la baie de Missisquoi (97).

En 1888, lorsque le Canada-Atlantique décide de construire son pont sur le Saint-Laurent, il en donne le contrat à James King qui "passait... pour être l'homme de confiance des autorités du 'Canada Atlantique'." Malgré la bonne réputation de King, cependant, son capital est nul. Un document de 1891 nous renseigne à ce sujet:

Son capital était à peu près nul, mais jouissait d'une bonne réputation.

Il fit si bien qu'il réussit à s'échaffauder un crédit dans les banques, et à se faire adjudger les travaux de construction des piles et des culées de cette partie du pont qui s'étend de l'Ile au (sic) chats (Clark's Island) à l'Ile au Cygnes.

Il commence à préparer la pierre qu'il lui faut dans une carrière de la paroisse S^{te} Cécile, dès les premiers mois de l'année 1888.

97 - Requête de la paroisse de Saint-Georges-de-Henryville, 17 janvier 1889, dans ANQ Cdf tir 65.

C'est alors qu'apparaît son associé ou sous-entrepreneur D.W. Murray, tailleur de pierres qui avait son domicile à Cornwall Ontario.

Murray n'avait que quelques centaines de piastres de capital.

King, qui paraissait redouter l'avenir; lui concéda son entreprise, afin que, s'il devenait incapable de payer les ouvriers, ce fut Murray qui portât les coups (98).

Les changements dans la direction, à la carrière, laissent les ouvriers ignorants de leur véritable patron: King, Murray, ou les deux? Au moment où commencent les travaux, King est celui qui embauche. Murray le remplace à la fin de juin 1888, et plus personne ne sera payé tant qu'il restera en place, jusqu'à la fin du mois d'août. King, qui sait Murray sans le sou, l'encourage cependant à poursuivre les travaux. Mais fatigué par le harcèlement de ses créanciers, dégoûté de l'entreprise, Murray disparaît de Valleyfield en septembre 1888, et King reprend alors les travaux jusqu'au début de 1889, quand il doit à son tour tout arrêter à cause du manque de fonds. C'est alors le Canada-Atlantique lui-même qui continue les travaux et paye les ouvriers.

Le Canada-Atlantique informe alors les ouvriers qu'ils continuent de travailler pour King, mais qu'ils n'ont rien à craindre puisqu'ils sont payés. Quelques semaines plus tard, cependant, la compagnie cesse de payer ces salaires, alléguant que King lui doit de l'argent. Les ouvriers poursuivent alors la compagnie devant les tribunaux. Nous sommes en 1889, au moment où éclatent des troubles ouvriers semblables sur d'autres chantiers de construction: sur la ligne du Hereford, du Jonction-Pontiac-Pacifique. Les ouvriers ne gagneront pas leurs procès, mais le Canada-

98 - Rapport de J.-B.-R. Laplante à P. Garneau, Québec [juillet] 1891; voir aussi la requête de Laplante à Garneau, Québec 1891 (sans jour ni mois), dans ANQ Cdf tir 65.

Atlantique, en 1891, finira par acquitter les réclamations pesant contre King. Un deuxième sous-contracteur, appelé Doran, s'est aussi fait concéder une partie du contrat de King, pour les travaux de terrassement. Il paye d'abord régulièrement ses ouvriers et fournisseurs, puis arrête brusquement. Ses créanciers fondent sur lui, mais il est devenu insolvable (99). La compagnie ne connaît donc pas un grand succès dans le choix de ses contracteurs. Le contrat principal fut donné à King le 23 juin 1888, mais entre septembre 1888 et mai 1889, ce dernier est associé à un certain Despocas. King abandonne officiellement son contrat le 22 mai 1889 (100).

Selon l'habitude, la compagnie renouvelle en 1889 sa demande de subventions auprès du gouvernement provincial. Elle obtient, également selon l'usage, l'appui de plusieurs municipalités pour sa demande de \$4.000 le mille pour les 67 milles déjà construits jusqu'à Lacolle, plus 15% de la valeur du pont à Coteau-Valleyfield (somme égale à la subvention fédérale). Dans une annexe, presque comme un oubli, le mémoire rappelle que la compagnie doit encore construire son chemin de Lacolle jusqu'à la frontière, et un pont de \$250.000 sur le Richelieu (101). Resté longtemps insensible aux prières de la compagnie, le gouvernement Mercier cède en 1890, année d'élection, et ouvre grand les cordons de sa bourse. Parmi les bénéficiaires se trouve le Canada-Atlantique qui, n'ayant pas

99 - Rapport de Laplante, juillet. Voir la note précédente.

100 - Rapport de Louis Vallée à G.A. Nantel, Québec 12 juillet 1895, dans ANQ Cdf tir 65.

101 - Requête de la paroisse de Saint-Georges-de-Henryville, 17 janvier 1889 et les requêtes semblables soumises par Sainte-Anne-de-Sabrevois et par les habitants de Missisquoi en janvier 1889. Toutes ces requêtes, de même que celle du Canada-Atlantique à Mercier en janvier 1889, se trouvent dans ANQ Cdf tir 65.

présenté de requête écrite en 1890, passe pour avoir fait une "requête verbale", ce qui autorise Mercier à promettre \$200.000 à la compagnie (102). Le gouvernement fédéral a déjà accordé \$134.000 pour la section entre l'Ile aux chats (Clark's Island) et Lacolle, plus \$180.000 pour le pont de Coteau-Valleyfield. Au total, la compagnie recevra, dans la période allant jusqu'en 1895, \$282.355 du gouvernement fédéral et \$200.000 du provincial. Enfin, dernier élément du financement de la compagnie, \$3,45 millions en obligations hypothécaires (datées de 1889, 5%, 20 ans) sont émises (103).

La promesse d'aide provinciale fait cependant battre de nouveaux espoirs dans le coeur de nombreux créanciers ou ouvriers frustrés de leur salaire. A deux reprises, en décembre 1890 et janvier 1891, le député provincial E.-H. Bisson demande l'intervention du gouvernement contre le Canada-Atlantique pour faire payer les dettes des contracteurs insolvables.

Dans un billet modestement intitulé "Mon opinion", Mercier écrit:

Je suis d'opinion que nous ne pouvons intervenir, dans ce cas-ci. Il ne s'agit pas d'un subside ordinaire accordé à une compagnie, + sur lequel les contracteurs, fournisseurs, ouvriers + autres personnes ont pu compter quand ils ont fait les travaux ou fourni des matériaux ou provisions; mais bien d'un subside accordé, après coup, les travaux étant finis + les provisions + matériaux fournis. Dans les circonstances je crois que le gouvernement ne devrait pas intervenir.
20/1/91 (104).

Malgré cette "opinion", le gouvernement nomme, le 23 février 1891, un enquêteur spécial, J.-B.-R. Laplante, un avocat de Valleyfield, pour

102 - H. Mercier à E.J. Chamberlin, directeur-général du Canada-Atlantique, Québec 23 mai 1890, dans ANQ Cdf tir 66.

103 - Voir le Rapport des chemins de fer et canaux 1889-1890, dans D.S.C. XXV, 1892, no 7, doc no 9, p. xxxv-xxxvi; une copie de l'hypothèque se trouve dans les archives du Ministère de la consommation et des corporations (no 92) et le texte se trouve dans Gr Tr Agr, APC RG 30 vol 2062-8, no 983.

104 - Note de H. Mercier 20 janvier 1891, dans ANQ Cdf tir 66.

examiner les réclamations privilégiées contre la compagnie (105). Ce qui presse le gouvernement à agir, c'est la demande de la compagnie pour toucher l'argent voté en sa faveur. Après une inspection par l'ingénieur du gouvernement, Louis Vallée, qui trouve tout en bon état, le gouvernement passe un arrêté en conseil accordant le \$200.000 au Canada-Atlantique, moins \$40.000 que le gouvernement conserve pour assurer l'achèvement de la voie entre Lacolle et Alburgh Springs d'une part, et le pont sur le Richelieu d'autre part. Cependant, la compagnie annonce à ce moment qu'elle n'a plus l'intention de construire cette section et ce pont, et le président E.J. Chamberlin en informe Mercier, disant que sa compagnie ferait le raccordement avec les lignes américaines à Rouse's Point. Le Canada-Atlantique réclame donc la totalité du \$200.000. Pourtant, la requête de la compagnie, en janvier 1889, disait explicitement que le pont de Lacolle serait construit. Mercier informe aussi Chamberlin qu'il a demandé au Ministre des travaux publics "to grant your demand at once". A ce moment, le gouvernement fait verser un autre \$25.000 à la compagnie, mais garde \$15.000 pour l'éventualité où l'enquêteur spécial, nommé entretemps, accepterait des réclamations contre l'entreprise (106).

Le pont de Coteau est ouvert le 1er février 1890. Il est le troisième à enjamber le Saint-Laurent, après celui de Victoria, appartenant au Grand-Tronc et situé à Montréal, et celui du Atlantique-Nord-Ouest, qui traverse

105 - Copie de l'arrêté en conseil 136, le 23 février 1891, dans ANQ Cdf tir 65.

106 - A.W. Fleck à P. Garneau, Ottawa 2 janvier 1891 et Vallée à Garneau, 21 janvier 1891; E.J. Chamberlin à Mercier, Ottawa 12 février 1891; mémoire de J.R. Booth à Mercier, Ottawa février 1889; Mercier à Chamberlin, Québec 14 février 1891; copie de l'arrêté en conseil 148 du 12 mars 1891; Chamberlin à H.B. Rainville, Ottawa 7 avril 1891; Chamberlin à Garneau, Ottawa 7 avril 1891. Tous ces documents se trouvent dans ANQ Cdf tir 65.

à Lachine et permet au Canadien-Pacifique d'accéder à la rive sud sur ses propres rails.

En mai 1891, l'enquêteur Laplante reçoit l'ordre de préparer des listes des réclamations contre l'ancien contracteur King et contre les autres sous-contracteurs. Dans la mesure du possible, Laplante cherchera à vérifier l'exactitude de ces réclamations, et il ne cachera pas ses sympathies pour les réclamants:

Et dans le doute j'ai cru qu'il était plus sûr de se ranger du côté du créancier réputé honnête et qui appuie ses dires du serment, que du côté du débiteur banqueroutier qui a jeté ses livres au vent, et qui par son langage même laisse présumer qu'il doit bien ce qu'on lui demande (107).

Dans son rapport, Laplante décrit les déboires des trois entrepreneurs et leur faillite pour conclure:

Telle est, en résumé, l'histoire de ces trois entrepreneurs, qui sont aujourd'hui en complète déconfiture, et qui ont perdu au pont de Valleyfield les quelques capitaux qu'ils possédaient. Les ouvriers n'ont rien reçu; les entrepreneurs n'ont fait aucun bénéfice; la Compagnie du Canada Atlantique, seule paraît avoir profiter (sic) de toutes ces pertes (108).

Suprême ironie, l'enquêteur aura lui-même du mal à se faire payer son travail, car la crise (ou plutôt le scandale) qui met fin aux jours du gouvernement Mercier retarde le paiement des émoluments de Laplante et une abondante correspondance est échangée à ce sujet.

En mars 1892, le député J. Duhamel écrit au nouveau ministre des travaux publics, G.-A. Nantel, pour demander qu'il verse le reste de la subvention à la compagnie du Canada-Atlantique. En réponse le directeur du Bureau des chemins de fer demande: (a). une déclaration du président

107 - Rapport de J.-B.-R. Laplante à Garneau, Québec [juillet] 1891, dans ANQ Cdf tir 65.

108 - loc. cit.

ou du directeur-général du Canada-Atlantique nommant solennellement la date où la compagnie abandonna le projet de construire un pont sur le Richelieu et le tracé original jusqu'à la frontière américaine et (b) une déclaration solennelle du président ou du directeur-général affirmant que la compagnie a reçu la subvention de \$200.000 pour construire le pont de Coteau (Valleyfield) et les autres ponts jusqu'à la frontière et affirmant que tous les ponts ont été construits (109). Si la compagnie s'était engagée à construire le pont de Coteau et celui de Lacolle, alors le gouvernement se croirait autorisé à réduire proportionnellement la subvention accordée. Quelques mois plus tard, le directeur du Bureau des chemins de fer, E. Moreau, demande copie de la requête de la compagnie pour l'année 1890, dont la lettre de Mercier du 23 mai accuse réception. Le député Duhamel répond que la requête avait été faite verbalement parce qu'il "était devenu inutile de présenter une nouvelle Requête par écrit pour cet objet" (110).

Le ministre Nantel soumet la question à son collègue le ministre T.-C. Casgrain, lui demandant si la subvention "des ponts" s'appliquait seulement au ponts déjà faits, comme le prétendait la compagnie, ou aux ponts faits et à faire (111). Pourtant, la consultation de ses archives aurait permis au gouvernement de vérifier facilement les prétentions de la compagnie. Les rapports de l'ingénieur Vallée, en janvier et en février 1891, montrent que le gouvernement tient toujours compte de la partie

- 109 - J. Duhamel à G.-A. Nantel, Montréal 12 mars 1892; Duhamel à Nantel, Montréal 30 mars 1892; Duhamel à Nantel, Montréal 14 avril 1892; E. Moreau à Duhamel, Québec 20 mai 1892, dans ANQ Cdf tir 66.
 110 - E. Moreau à Duhamel, Québec 1er juin 1892 et Duhamel à Moreau, Québec 1er juin 1892, dans ANQ Cdf tir 66.
 111 - Nantel à T.-C. Casgrain, Québec 1er juin 1892, dans ANQ Cdf tir 66.

inachevée de la voie, et Vallée se fonde sur des chiffres fournis par l'ingénieur de la compagnie. La requête du 16 mars 1885 demande de l'aide "toward completing the line from Lacolle to the Canadian frontier in the County of Missisquoi, with a bridge across the Richelieu River"; celle de 1886 parle d'ouvrir la voie jusqu'à Alburgh Springs, où se trouvera son terminus; en 1888, la compagnie demande de l'aide pour construire ses ponts entre Ottawa et la frontière américaine; les requêtes de plusieurs municipalités, en 1889, demandent de l'aide pour construire jusqu'à la frontière; le mémoire de J.R. Booth, en janvier 1889, rappelle que le tracé de la compagnie s'étend d'Ottawa à Alburgh Springs avec des ponts sur le Saint-Laurent et le Richelieu ("That very large amounts of expenditure are now required for building bridges over the Richelieu River...and for building bridge over the Richelieu River at Lacolle and the construction of the line from there through the County of Missisquoi to the frontier") et dans une annexe à ce même document, Booth affirme que le coût du prolongement de Lacolle à la frontière, y compris le pont, sera de \$250.000. Au dire du député Duhamel, la requête de 1890 était verbale, mais ne faisait que reprendre les requêtes antérieures. Devant un dossier aussi accablant, il faut s'étonner d'une part que le gouvernement n'ait pas consulté ses propres archives pour démolir les prétentions de la compagnie, et d'autre part des déclarations que Booth s'appropriait à faire. En effet, le 30 mai 1892, par devant le notaire P.-T. Desjardins, à Hull, J.R. Booth fait deux déclarations solennelles en sa qualité de président du Canada-Atlantique depuis six ans. Dans la première, il déclare que la compagnie a abandonné son projet de construire un pont à Lacolle dès 1882, parce qu'il était plus avantageux de faire un raccordement à Rouse's Point; dans la seconde,

Booth déclare que la subvention du gouvernement québécois a été faite uniquement pour le pont de Coteau, lequel fut terminé en 1891, et aussi pour les réparations et les améliorations aux autres ponts de la compagnie (112).

Si ces deux déclarations sont véridiques, ce que la signature d'un accord avec le Grand-Tronc, en 1882, pour des droits de parcours sur la section entre Lacolle et Rouse's Point, laisse croire, alors il est permis de conclure que durant des années, le Canada-Atlantique a sciemment tenté de duper le gouvernement et la population de la région de Missisquoi en disant et en laissant entendre que le pont sur le Richelieu et la section entre Lacolle et Alburgh Springs seraient construits. Pris à ce jeu de dupe, le gouvernement de Québec cède. La recommandation du Procureur-général Casgrain, qui "ajoute foi" aux déclarations de Booth, est de verser toute la subvention à la compagnie. A la fin de 1892, le député Duhamel écrit donc à Nantel: "maintenant que vous avez toutes les pièces ainsi que les explications requises... [veuillez] me transmettre un chèque pour cette somme [de \$15.000]" (113).

Au début de 1893, cependant, le gouvernement décide de faire droit aux réclamations acceptées par l'enquêteur Laplante et il en informe les autorités religieuses de Valleyfield. En mars, Moreau écrit à C.-A. Santoire, l'administrateur du diocèse de Valleyfield, pour l'informer de la décision du gouvernement. Santoire répond à Moreau pour le remercier.

112 - Requête, signée par le président McGillivray et le secrétaire A.W. Fleck, et aussi par deux promoteurs, J.R. Booth et Wm. G. Perley, le 16 mars 1885; aussi les deux déclarations assermentées de J.R. Booth, à Hull, le 30 mai 1892 par devant le notaire P. Th. Desjardins dans ANQ Cdf tir 66.

113 - J. Duhamel à Nantel, Montréal 20 septembre 1892, dans ANQ Cdf tir 66.

"au nom de ces pauvres ouvriers, etc., de l'espérance que vous leur donnez, qu'ils seront payés de leur gages. Je tiendrai la chose secrète" (114). Santoire fait parvenir toutes les réclamations sur les formulaires requis par le gouvernement, et ne réclame un salaire que pour ses aides ("considérant que c'est une bonne oeuvre pour mes paroissiens. Si mes services ont pu être de quelque utilité, vous ferez ce que vous voudrez...") (115). Le total des réclamations s'élève à \$4.204. Le gouvernement verse alors \$9.000 au Canada-Atlantique, qui accepte cette somme "sous toutes réserves que de Droit". L'affaire traînera encore longtemps et en mars 1894, le député Bisson demande où en est "cette éternelle affaire des réclamations des ouvriers de Valleyfield" (116). Au début de 1895, des rapports de Vallée établissent la valeur des réclamations privilégiées à \$7.514,36, plus \$357,88 pour Laplante et Santoire. La compagnie du Canada-Atlantique refusant toujours d'acquitter ces dettes, le gouvernement fait verser \$7.573 à Vallée, avec la responsabilité d'acquitter ces réclamations. La compagnie tente alors de démontrer que les ouvriers n'ont jamais travaillé pour elle, demande des délais pour le prouver, enfin l'avocat de la compagnie prend "une malheureuse attaque de grippe". Ces tactiques dilatoires finissent par exaspérer le gouvernement et le 10 mai 1895, Moreau écrit au bas d'une lettre: "M. Merrill est prié de remettre son

114 - C.-A. Santoire à E. Moreau, Valleyfield 27 mars 1893, dans ANQ Cdf tir 65.

115 - Santoire à Moreau, Valleyfield 15 avril 1893 et Santoire à Nantel, Valleyfield 16 mai 1893, dans ANQ Cdf tir 65. Voir aussi J. Duhamel à Nantel, Montréal 30 septembre 1893, Nantel à Duhamel, Québec 27 septembre 1893 et la copie de l'arrêté en conseil 501, le 7 octobre 1893, dans ANQ Cdf tir 66.

116 - E.-H. Bisson à E. Moreau, Beauharnois 24 mars 1894, dans ANQ Cdf tir 66.

factum immédiatement. Le délai à lui accordé ayant déjà été dû suffisamment 10/5/95" (117): Moreau fait réunir les réclamants par Santoir le 18 juin 1895. Une semaine plus tôt, l'avocat de la compagnie soumettait un long mémoire exigeant la totalité de la subvention et affirmant que le gouvernement agissait selon une loi rétroactive, qu'il voulait payer des réclamations antérieures à l'année où l'aide avait été votée, et alléguant que les réclamations "sont mal fondées et presque toutes de mauvaise foi" (118). Vallée fait alors un nouveau rapport où il recommande de donner \$5.560 (sur les \$7.567 qui restent entre les mains du gouvernement) à la compagnie et de ne réserver que \$2.644,92 pour payer les réclamations des ouvriers et des fournisseurs. Le contenu du rapport est approuvé par le Canada-Atlantique puis entériné par un arrêté en conseil le 16 septembre 1895. Le lendemain, Vallée se rend à Valleyfield pour payer les réclamations, six ans après la fourniture du travail et des services.

Déjà, au milieu des années quatre-vingt-dix, le Grand-Tronc détient la maîtrise du Canada-Atlantique (119). L'association des deux entreprises date de 1882, et l'arrivée en scène du Pacifique-Canadien a contribué à renforcer cette alliance. Les deux compagnies partagent la ligne entre Lacolle et Rouse's Point (120), où elles se raccordent au Vermont-Central, une autre compagnie appartenant au Grand-Tronc. C'est la Canada-Atlantique

117 - E. Moreau à Louis Vallée, Québec 9 octobre 1894 et Vallée à Nantel, Québec 14 février 1895; voir aussi la copie de l'arrêté en conseil 75, le 4 mars 1895, dans ANQ Cdf tir 66.

118 - Nantel à Bisson, Québec 26 mars 1895; Chamberlin telegr. à Moreau, Ottawa 8 mars 1895; A. Merrill à Vallée, Montréal 9 avril 1895; Alfred Merrill à Vallée, Montréal 6 mai 1895; dans ANQ Cdf tir 65 et 66.

119 - Poor's 1894, p. 949.

120 - La section entre Lacolle et la frontière semble néanmoins avoir été construite en 1897. Voir Poor's 1898, p. 866.

qui gère le Vermont-Province-Line, un tronçon de 3.16 milles pour relier, à Rouse's Point, le Vermont-Central et le Grand-Tronc. En 1892, le Canada-Atlantique ¹²loose également, en Ontario, le chemin de fer Central-Counties, composé de deux tronçons dans l'est de la province, qui deviennent ainsi des embranchements du Canada-Atlantique. La compagnie acquiert aussi le Pembroke-Sud.

En 1904, le Canada-Atlantique est officiellement amalgamé au Grand-Tronc, dont il fait déjà partie.

Conclusion

Non seulement dans le temps, mais aussi par son importance, le Grand-Tronc est le premier système ferroviaire québécois du XIXe siècle. Son poids économique dans la province est considérable, même si la partie québécoise du réseau ne représente qu'une fraction de l'ensemble. Avant son incorporation au Canadien-National, en 1923, le Grand-Tronc construit ou absorbe un grand nombre de voies ferrées situées au Québec, et nous pouvons sommairement classer ces acquisitions dans trois phases à peu près successives: une première d'expansion (avant 1873), une deuxième de défense (1873-1890), et une dernière de consolidation (1890-1904). Après ces trois périodes d'acquisitions, le Grand-Tronc ne fait plus d'agrandissement significatif au Québec.

Avant 1873, le Grand-Tronc connaît une grande expansion. Au départ, en 1852-1853, il réunit plusieurs compagnies existantes, dont certaines ont déjà commencé la construction de leur voie. La ligne principale, au Québec, est construite durant les années cinquante et elle se compose d'une voie arrivant de l'Ontario et traversant Montréal, Richmond et

Sherbrooke en direction de Portland (Maine), tandis qu'un premier embranchement relie Richmond à Lévis, en face de Québec, et se prolonge jusqu'à Rivière-du-Loup, et qu'un deuxième embranchement, construit au début des années soixante, relie Victoriaville à Doucet's Landing en face de Trois-Rivières. Poursuivant cette expansion du départ, le Grand-Tronc loue en 1864, avant de l'acheter en 1872-1873, le Montréal-Champlain. Celui-ci apporte un terminus de choix dans la ville de Montréal, la gare Bonaventure, et trois tronçons de chemin de fer: un premier entre Montréal et Lachine, un deuxième entre Saint-Lambert et Rouse's Point, et un troisième entre Caughnawaga et Moer's Junction. Malgré de graves difficultés dues à une surcapitalisation, à une construction fautive, à une mauvaise gestion, à des recettes insuffisantes, le Grand-Tronc jouit au Québec, vers 1873, d'une situation de quasi-monopole dans le transport ferroviaire. Cette situation privilégiée est d'autant plus forte que la compagnie possède, par le pont Victoria, la seule voie d'accès reliant l'île de Montréal et la rive sud. Cette exclusivité durera jusqu'à la fin des années quatre-vingt, quand le Pacifique-Canadien terminera la construction, à Lachine, d'un autre pont.

La deuxième phase d'acquisition du Grand-Tronc coïncide premièrement avec la grande dépression, survenue en 1873, qui ralentit l'activité commerciale dans toute l'économie nord-atlantique, et deuxièmement avec la guerre tarifaire qui oppose, à plusieurs reprises, les grandes lignes qui se disputent le commerce entre le centre du continent et la côte atlantique. Au Québec, durant cette période 1873-1890, le Grand-Tronc doit, en plus, subir la concurrence de plusieurs rivaux qui apparaissent aussi bien sur la rive nord du Saint-Laurent que sur la rive sud. Les premiers indices inquiétants se manifestent d'abord sur la rive nord où deux projets

complémentaires, le Rive-Nord et le Colonisation-Nord-Montréal visent à établir un chemin de fer entre la ville de Québec et la rivière des Outaouais afin de drainer le commerce de l'Ouest. Pris en main par le gouvernement du Québec en 1875, et rebaptisés le Québec-Montréal-Ottawa-Occidental, ces projets sont non seulement réalisés mais ils passent entre les mains du Pacifique-Canadien entre 1882 et 1885. Sur la rive sud, plusieurs projets menacent aussi le quasi-monopole du Grand-Tronc: le Québec-Frontière, le Rive-Sud, mais surtout le Pacifique-Canadien qui entreprend d'achever une route directe entre Montréal et les Maritimes en traversant l'Estrie et le Maine. Luttant contre tous ces dangers, le Grand-Tronc s'emploie à empêcher ses rivaux d'emprunter sur le marché financier de Londres, à convaincre les gouvernements de ne pas constituer ni de subventionner des projets rivaux, enfin à construire lui-même certaines voies ferrées pour conserver son emprise. Ainsi naissent les projets du Jonction-Montréal-Champlain, du Union-Jacques-Cartier et du Jonction-Beauharnois. Cette stratégie amène même le Grand-Tronc à acquérir, en 1883, le contrôle du chemin du Nord, entre Saint-Martin et Québec, sur la rive nord, jusqu'à ce que le gouvernement fédéral oblige la compagnie, en 1885, à l'abandonner. Cette deuxième phase d'expansion se caractérise donc principalement par son aspect défensif.

Nous pouvons dire que la troisième phase en est une de consolidation. Rappelons d'abord la grande fusion de 1892-1893 par laquelle une quinzaine de compagnies appartenant au Grand-Tronc disparaissent et se fusionnent dans une seule société. C'est aussi au cours de cette période que deux compagnies importantes, le Vermont-Central et le Canada-Atlantique passent directement sous le contrôle du Grand-Tronc. Dans ces deux derniers

cas, le Grand-Tronc conclut d'abord des arrangements pour l'échange de trafic, puis s'intéresse à leurs affaires financières, et finit par en prendre la direction. La grande expansion du Grand-Tronc au XXe siècle ne touche pas le Québec directement, et l'acquisition définitive du Canada-Atlantique, en 1904, termine la troisième et dernière phase de développement du Grand-Tronc au Québec.

Géographiquement, toutes ces voies ferrées se situent sur l'île de Montréal ou sur la rive sud, ce qui indique clairement que le Grand-Tronc est avant tout un réseau ferroviaire nord-américain. Tout au cours du XIXe siècle, il poursuit principalement le but d'obtenir une part croissante du trafic céréalier entre le Mid-Ouest et la côte atlantique, d'où les nombreux efforts qu'il déploie pour parvenir à la ville de Chicago, ce qui se réalise à la fin des années quatre-vingt. Les activités du Grand-Tronc au Québec se trouvent ainsi subordonnées à ses grands objectifs continentaux. Parmi les objectifs secondaires de la compagnie, notons ses efforts pour empêcher que ne se constituent d'autres routes reliant Montréal aux villes de la Nouvelle-Angleterre, d'où ses démarches vis-à-vis le Vermont-Central et le Canada-Atlantique, d'où la construction du Jonction-Montréal-Champlain et du Jonction-Beauharnois. Malgré tous ses efforts, la compagnie n'obtiendra jamais une part significative du commerce qu'elle recherche. Dans l'euphorie ferroviaire du début du XXe siècle, la compagnie appuiera la construction d'un nouveau transcontinental, un troisième. Il sera formé de deux sections, une première construite par le Grand-Tronc-Pacifique entre Winnipeg et le Pacifique, une deuxième construite par le gouvernement fédéral entre Moncton et Winnipeg et appelée le Transcontinental.

Ces efforts d'expansion dans l'Ouest, plus les épreuves de la Première Grande Guerre, achemineront le Grand-Tronc à la faillite. Ne pouvant plus remplir ses obligations financières, la compagnie sera incorporée au Canadien-National en 1923.

CHAPITRE IV

LE CANADIEN - NORD

Quand est constitué le Canadien-National durant la période 1919-1923, plusieurs réseaux ferroviaires y sont incorporés. Parmi les plus importants se trouve le Canadien-Nord (1), une société née dans l'Ouest du pays et qui a réuni, durant le quart de siècle précédent, un grand nombre de lignes pour former un réseau pan-canadien complet. Cet assemblage contient plusieurs compagnies, dont le Canadien-Nord-Ontario, qui se rend jusqu'à Montréal, et le Canadien-Nord-Québec qui, au cours des années, a absorbé plusieurs voies ferrées situées dans les environs de Montréal et surtout dans les Laurentides, entre le lac Saint-Jean et la rivière des Outaouais.

A l'origine du Canadien-Nord, nous retrouvons deux promoteurs de premier ordre: William Mackenzie et Donald Mann (2). Partant d'une

- 1 - Bien que le nom de "Canadian Northern" soit habituellement employé dans les textes contemporains, même en français, nous utilisons ici, de préférence, l'équivalent français de Canadien-Nord; de même, Canadian Northern Ontario et Canadian Northern Quebec sont rendus par Canadien-Nord-Ontario et Canadien-Nord-Québec.
- 2 - Pour une histoire complète du réseau, on consultera surtout la thèse de Theodore David Regehr, The Canadian Northern Railway; Agent of National Growth 1898-1911, Thèse de doctorat, Université de l'Alberta, 1967, 297p. (Can. theses on microfilm no 1896). Le premier chapitre de la thèse retrace les antécédents du réseau, mais les chapitres VI et VII font respectivement l'historique du Canadien-Nord-Ontario et du Canadien-Nord-Québec, p. 206-229 et p. 230-249. Voir aussi, sur le Canadien-Nord, G.R. Stevens, Canadian National Railways, II, p. 3-118.

base située au Manitoba, ils finissent par constituer un réseau trans-canadien complet. Pour réussir cette expansion, ils comptent principalement sur les subventions des différents gouvernements, souvent sous la forme de garantie d'intérêts pour des titres obligataires (3) des compagnies qu'ils construisent, technique financière qui permet d'emprunter à meilleur compte. C'est au début du XXe siècle que se forme véritablement le réseau, alors qu'il devient dans l'Ouest canadien un inquiétant rival du Pacifique-Canadien. Les deux entreprises sont ensuite menacées par la construction du Grand-Tronc-Pacifique à l'ouest et du Transcontinental à l'est. Le Canadien-Nord et le Pacifique-Canadien se font alors accorder des chartes en Ontario, au Québec et en Nouvelle-Ecosse dans le vain espoir de ruiner le projet du Transcontinental.

En Ontario, l'expansion commence dès 1895 alors que naît le chemin de fer de la Baie James (James Bay Railway) pour construire une voie ferrée entre Parry-Sound et la rivière Moose. Cette charte sera amendée pour permettre l'accès à Toronto. Aidée par le gouvernement provincial de G.W. Ross, la compagnie construit, et ouvre en 1908, la section entre Sudbury et Toronto. En 1905, un autre amendement à sa charte autorise la compagnie à construire une voie entre Port-Arthur et Montréal, et aussi entre Ottawa et Toronto. Ce réseau devient le

3 - Titre obligataire (ou obligation): "Valeur mobilière négociable émise par une société anonyme ou en commandite par actions ou par un organisme public en représentation d'une dette à long terme. Elle donne droit à paiement d'intérêt. Elle est remboursable soit à l'échéance finale, soit par fraction." (P. Lauzel, Lexique de la gestion, Paris, Entreprise moderne d'édition, [c. 1970], p. 148)

Canadien-Nord-Ontario. Ayant obtenu du gouvernement Laurier, en 1911, une garantie d'intérêt sur les obligations de la compagnie (à raison de \$30.000 le mille pour la section entre Port-Arthur et Montréal), elle entreprend et achève en 1914 ces travaux de construction (4). Cette ligne essentiellement ontarienne possède aussi une section québécoise. Sur la rive gauche de la rivière des Outaouais, la voie suit pendant quelques milles le tracé de l'ancien Carillon-Grenville, une ligne de portage constituée en 1847 et qui faillit devenir durant les années cinquante un tronçon du Montréal-Bytown. Construit en 1854, le Carillon-Grenville tombera cependant en faillite et sera vendu à J.J.C. Abbott. Cette voie sert longtemps comme chemin de portage pour la navigation sur l'Outaouais, et ne fonctionne que l'été. En 1907, la compagnie passe entre les mains du Canada-Central, qui appartient au Pacifique-Canadien, mais le service est abandonné en 1910. La voie du Carillon-Grenville est alors utilisée par le Canadien-Nord-Ontario qui construit à cette époque sa ligne entre Hawkesbury et Montréal (5).

Au Québec, le Canadien-Nord-Québec est constitué en 1906 par une loi fédérale qui unit différentes lignes appartenant au Canadien-Nord. Les premières acquisitions ont lieu en 1903, alors que sont achetés le Grand-Nord et ses deux filiales, le Colonisation-Montfort-Gatineau et le Chateauguay-Nord. Ces trois lignes appartiennent alors à deux

4 - Regehr, p. 208-210 et p. 216-230

5 - G.R. Stevens, Canadian National Railways, I, p. 30-42. Sur le Carillon-Grenville, voir R.R. Brown, The Last Broad Gauge, s.l.s.e., [1954?], 11p., et aussi J. et M. Trout, The Railways of Canada, 1871, p. 166.

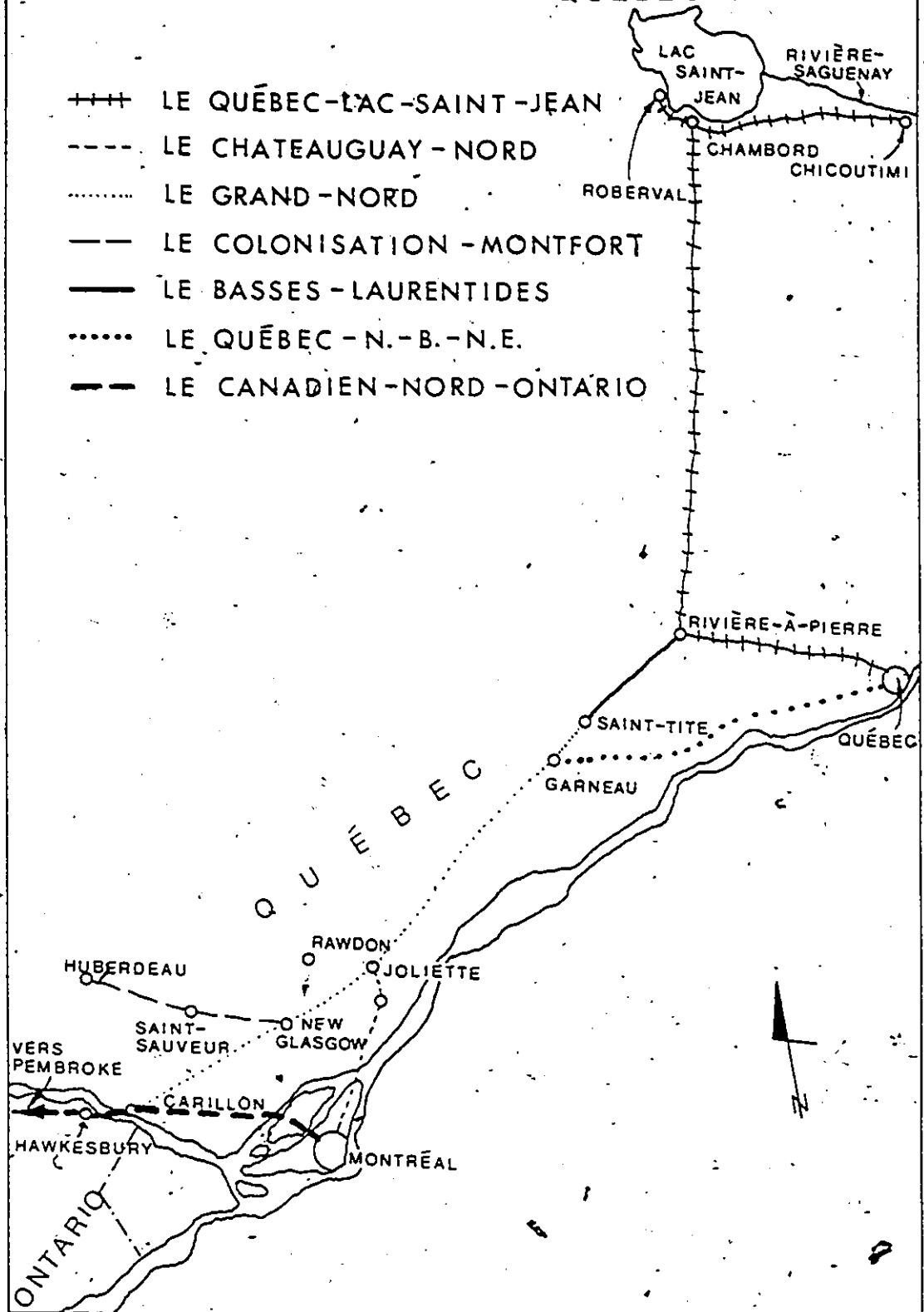
Américains, H.H. Melville et James McNaught, mêlés tous deux au Trans-Canada, projet né en 1895 pour construire une voie ferrée entre la ville de Québec et la côte du Pacifique, et entre Roberval et la baie James. Le Canadien-Nord acquiert en quatrième lieu le Québec-Nouveau-Brunswick-Nouvelle-Ecosse, ligne constituée en 1903 pour construire un chemin de fer entre Pugwash (N.-E.) et la ville de Québec, puis à l'ouest jusqu'à un raccordement avec le Canadien-Nord. Toutes ces compagnies sont donc réunies, en 1906, avec le Québec-Lac-Saint-Jean et sa filiale le Basses-Laurentides, sous le nom de Canadien-Nord-Québec. Mais au cours de notre période, durant les dernières décennies du XIXe siècle, la plupart de ces entreprises jouissent d'une existence séparée (Voir la carte IX). Au XXe siècle, le Canadien-Nord-Québec se compose, d'ouest en est, des lignes suivantes: le Grand-Nord, le Colonisation-Montfort, le Basses-Laurentides, le Québec-Lac-Saint-Jean, avec un embranchement au sud, le Chateauguay-Nord. Les diverses sections de ce présent chapitre portent sur ces éléments constitutifs du Canadien-Nord-Québec.

I - Le Grand-Nord

A l'origine du projet du Grand-Nord se trouvent les intérêts locaux des paroisses situées au nord de Montréal et au nord de la partie est du Québec-Montréal-Ottawa-Occidental (QMOO), dans la région de Saint-Jérôme, Joliette, Berthier. Dès 1869, il est question d'une voie ferrée entre Montréal et New-Glasgow, où se trouvent diverses entreprises de bois et une tannerie, cette dernière entreprise appartenant à D.P. Beattie de Montréal, un des promoteurs du Grand-Nord. En 1880,

LE CANADIEN-NORD-QUÉBEC

- +++ LE QUÉBEC-LAC-SAINT-JEAN
- LE CHATEAUGUAY-NORD
- LE GRAND-NORD
- LE COLONISATION-MONTFORT
- LE BASSES-LAURENTIDES
- LE QUÉBEC-N.-B.-N.E.
- LE CANADIEN-NORD-ONTARIO



le premier ministre et député de la région, J.-A. Chapleau, demande une estimation du trafic que pourrait espérer un chemin de fer entre Saint-Jérôme et New-Glasgow. L'embranchement des Laurentides du QMOO s'arrête à Saint-Jérôme, et Chapleau espère sans doute accroître l'importance de cette section, dans laquelle lui et son beau-père ont des intérêts personnels.

En 1882, l'ingénieur N.H. Green prépare un rapport, à la demande de Beattie. Ce document vante les mérites d'un chemin de fer dans la région de Saint-Jérôme à cause des pouvoirs d'eau qui s'y trouvent, des entreprises déjà installées à New-Glasgow, et des revenus qu'on peut anticiper. Les promoteurs prévoient du reste que les municipalités locales contribueront \$6.000 en obligations et \$4.000 en matériaux. La même année, le gouvernement provincial attribue une subvention de 4.000 acres le mille pour un chemin de fer entre Saint-Jérôme et Sainte-Agathe d'une part, et de Saint-Jérôme à New-Glasgow d'autre part (6).

Bien que la subvention de 1882 ne soit attribuée à aucune compagnie particulière et qu'aucune société n'existe encore pour la réclamer, il faut compter avec C.N. Armstrong qui, plein d'audace, informe le ministre W.W. Lynch que lui (Armstrong) et L.-A. Globensky ont commencé la construction d'un chemin de fer entre Saint-Jérôme et New-Glasgow, une distance d'environ huit milles, et que le terrassement est terminé sur sept milles. Ils réclament donc 12.000 acres à même l'aide votée en

6 - John Murray à Chapleau, New-Glasgow 25 octobre 1880; D.P. Beattie à Chapleau, Montréal 7 mars 1882; N. H. Greene à D.P. Beattie, Montréal 7 mars 1882, dans ANQ Cdf tir 102. Pour un historique sommaire du Grand-Nord, voir Stevens, op. cit., II, p. 339-344.

1882. Bien conscient de ce qui peut émouvoir les ministres, Armstrong ajoute:

I would also state that I propose to leave for England on Friday next and that it is my intention to bring out next spring a number of settlers to place on said lands should they be suitable for settlement.

I also beg to state that I have contracted with the St Andrews Junction Railway Company for the construction of the railroad between Lachute and St Andrews and that work was actively prosecuted on said line until we were forced to stop until certain lands could be expropriated. The line will however be completed and in running order by June next.

I would like the land to which I shall be entitled under this contract to be if possible alongside the previous grant and if this can be done it will enable me to bring a larger number of settlers (7).

Les promoteurs utilisent souvent cet argument de la colonisation pour entrer dans les bonnes grâces des gouvernements.

C'est en 1883 qu'est constitué le Grand-Nord pour construire une voie ferrée à travers les Laurentides entre la rivière des Outaouais et l'embranchement des Piles du chemin du Nord (c'est-à-dire la section est du QMOO). Dès mai 1883, les plans, livres de renvoi et autres documents sont soumis au gouvernement pour la section entre Saint-Jérôme et New-Glasgow. La proclamation de la charte de la compagnie dit que \$100.000 ont été versés. Selon l'ingénieur A. Massy, un des obstacles au progrès de la compagnie est qu'en l'absence d'une charte, elle ne pouvait exproprier et que les propriétaires exigeaient "des prix exorbitants" pour leurs terrains (8). Quand elle est prête à poser ses

7 - C.N. Armstrong à W.W. Lynch, Montréal 14 novembre 1882, dans ANQ Cdf tir 102.

8 - Déclaration de A. Massy, ingénieur civil, Sorel 11 mai 1883; copie de l'arrêté en conseil 160 du 21 mai 1883, dans ANQ Cdf tir 102.

rails, en mars 1883, la compagnie n'a pas d'argent et ne peut pas profiter d'une conjoncture où le prix des rails est "unusually low". La compagnie demande donc une garantie gouvernementale sur un emprunt de \$15.000. Le gouvernement serait assuré, lui, par...sa propre subvention en terre auquel la compagnie aura droit (9). En outre, la compagnie reçoit également une aide de \$3.200 le mille du gouvernement fédéral et de \$10.000 en subventions municipales.

Pour avoir droit aux subsides provinciaux votés en 1882, le Grand-Nord est tenu de faire la preuve dans les deux années suivantes qu'il dispose de moyens suffisants pour mener son projet à terme. En mai 1884, l'avocat de la compagnie s'inquiète parce que les deux années sont écoulées, que la compagnie a dépensé \$15.000, et que le gouvernement provincial n'a pas encore reconnu au Grand-Nord son droit à la subvention. Le gouvernement fait alors droit à la requête de la compagnie en juillet 1884 (10). Malgré toutes les promesses, les travaux ne seront cependant terminés qu'en 1885 (11).

A l'été de 1885, les municipalités de Sainte-Sophie, de Terrebonne et de New-Glasgow sont autorisées à verser les subventions approuvées par les électeurs de chacune en faveur du Grand-Nord. Contrairement à la pratique qui veut que les compagnies préfèrent une aide en argent, le Grand-Nord opte alors pour une subvention en terres. La

9 - J. Rankin, président de la compagnie, et L.-A. Globensky, vice-président, au Lieutenant-gouverneur en conseil, Montréal 23 octobre 1883, dans ANQ Cdf tir 102.

10 - J. Rankin au Lieutenant-gouverneur en conseil, Montréal 2 mai 1884; Globensky à J. Flynn, Montréal 22 mai 1884; copie de l'arrêté en conseil 238, le 4 juillet 1884, dans ANQ Cdf tir 102.

11 - Rapport de L. Vallée à J. Flynn, Québec 3 août 1885, dans ANQ Cdf tir 102.

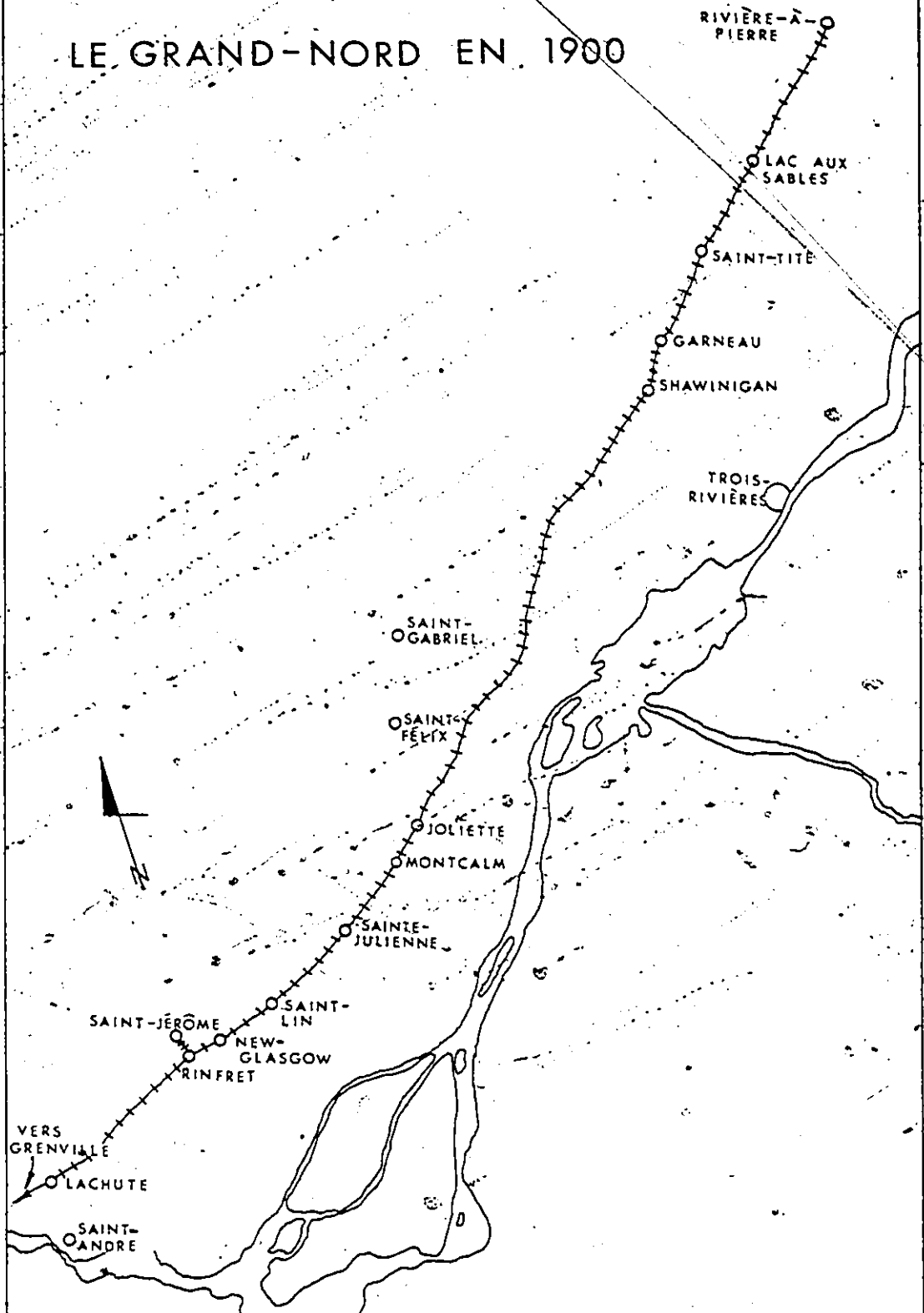
compagnie songerait à faire de la colonisation - encore n'avons-nous que la parole de Armstrong à ce sujet! Mais ce projet ne réussit pas, puisqu'en 1888, la compagnie opte pour une somme d'argent plutôt que de prendre des terres (12).

En 1886, le Grand-Nord commence les démarches nécessaires pour prolonger sa voie de 13 autres milles, entre New-Glasgow et Saint-Julienne (Voir la carte X). La même année, le gouvernement provincial vote un subside de 4.000 acres le mille pour un chemin de fer de 40 milles entre Saint-Lin et Sainte-Julienne et le gouvernement fédéral accorde \$3.200 le mille pour 18 milles entre New-Glasgow ou Saint-Lin et les environs de Montcalm. La compagnie cherche aussi à se faire attribuer diverses subventions fédérales, et elle obtient celle des 18 milles entre New-Glasgow et Montcalm, mais non celle des 7 milles entre Lachute et Saint-André. Le changement de gouvernement, à Québec, ne semble affecter en rien les fortunes du Grand-Nord qui reçoit une reconnaissance de ses droits aux subventions promises antérieurement.

Au début de 1889, la compagnie est donc dans la situation suivante: le tronçon entre Saint-Jérôme et New-Glasgow est terminé, mais deux

12 - Copie de l'arrêté en conseil 313, 14 août 1885 et copie de l'arrêté en conseil 400, le 19 juin 1888, dans ANQ Cdf tir 102.

LE GRAND-NORD EN 1900



autres tronçons, le premier entre Lachute et Saint-André (13), et le second entre New-Glasgow et Montcalm, sont en construction (Voir la carte X). Une requête de la compagnie, en janvier 1889, fait valoir que cette voie ferrée sera la plus importante ligne de colonisation de la province, alors que la subvention accordée est "tout-à-fait inadéquate et insuffisante". Surtout qu'il faudra construire le chaînon manquant entre Lachute et Saint-Jérôme, en plus de prolonger la voie de Montcalm à Saint-Félix-de-Valois. De plus, la vente du QMOO par le gouvernement a réduit la subvention prévue pour la compagnie de \$6.000 le mille à \$3.200. Si le gouvernement provincial voulait bien accorder \$4.000 et 4.000 acres le mille, la compagnie pourrait construire la voie de la rivière des Outaouais à Saint-Jérôme (29 milles) et de New-Glasgow à

- 13 - Cette section entre Lachute et Saint-André a déjà intéressé une autre compagnie, le Jonction-Saint-André (aussi appelé le Saint-André-Lachute). Cette compagnie recueille en 1881 des souscriptions de \$2.500 et demande ensuite au gouvernement des lettres-patentes pour la constituer, ce qui est fait le 19 septembre 1881 en vertu de Que 44-5 Vict ch 2, sect. 17 autorisant la construction d'une voie ferrée entre Saint-Jérusalem-d'Argenteuil et Saint-André. Les requérants sont J.J.C. Abbott, David P. Beattie, Thomas Craig Fields, George Simpson, Ferdinand Dorion et John Kelly. Le projet répond à une agitation dans la région pour obtenir une voie ferrée, comme l'attestent les résolutions adoptées par les conseils municipaux de Pointe-Fortune et de Saint-André. Le gouvernement de Québec accorde 4.000 acres le mille et le gouvernement fédéral \$3.200 le mille pour la construction de cette voie. Quelques milles de voie sont terrassés, tandis que le Grand-Nord, autorisé à construire de Saint-André à l'embranchement des Piles, prend péniblement la relève. En 1886, le président de la compagnie du Jonction-Saint-André est J.J.C. Abbott qui cherche encore à utiliser la charte de la compagnie pour construire une voie entre Saint-André et le Pacifique-Canadien à Sault-au-Récollet si le gouvernement provincial accorde des subventions à cette fin. Ce projet n'a pas de suite. Pour toute la documentation relative à cette compagnie (lettres, requêtes, copies d'arrêtés en conseil, déclarations assermentées, etc.), voir ANQ Cdf tir 117.

Saint-Félix (14).

Les travaux avancent si lentement que plusieurs subventions, en 1889, sont sur le point de devenir périmées. A Québec, le gouvernement décide de ne pas renouveler sa promesse d'aide pour la section entre New-Glasgow et Sainte-Julienne. L'avocat de la compagnie, L.-A. Globensky, rappelle alors au ministre P. Garneau que \$25.000 ont déjà été dépensés sur cette section et que, n'eussent été les pluies, elle serait maintenant terminée. De plus, la subvention a déjà été transportée au contracteur C.N. Armstrong qui subira, si le gouvernement maintient sa décision, une perte considérable "sans compter le grand désappointement des habitants". Un deuxième avocat, R. Préfontaine, vient aussi demander un délai de six mois en faveur de la compagnie (15). Le ministre Garneau se ravise et accorde le délai demandé par le Grand-Nord, comme aussi au Grand-Oriental, une autre compagnie où Armstrong est profondément impliqué. Selon ce contracteur, "I have no doubt that the Government will have no reason to regret the granting of the requests of the two Companies" (16). Armstrong transportera sa subvention à la Banque d'Union le jour même où le gouvernement Mercier aura eu la délicatesse de déposer la somme de \$9.800 (à 4%) afin de permettre à la banque d'avancer cette somme au président-contracteur du Grand-Nord,

14 - Requête de C.N. Armstrong, président de la compagnie, et de "Globensky - Préfontaine", au Lieutenant-gouverneur, s.l.s.d. [janvier 1889?], dans ANQ Cdf tir 119.

15 - L.-A. Globensky à P. Garneau, Québec 8 mars 1889 et R. Préfontaine à Garneau, Montréal 9 mars 1889, dans ANQ Cdf tir 119. Le certificat de Armstrong attestant que des travaux d'une valeur de \$25.000 sont achevés, se trouve dans ANQ Cdf tir 15.

16 - Armstrong à Garneau, Montréal 12 mars 1889, dans ANQ Cdf tir 119.

C.N. Armstrong (17). La subvention pour les 40 milles sera, de fait, portée à 10.000 acres le mille. La compagnie présentera une nouvelle requête demandant qu'on ajoute un autre \$5.000 le mille pour les 7 milles du chemin de fer de Saint-André à Lachute et pour les 35 milles entre Saint-Jérôme et le point de raccordement avec le Joliette-Saint-Félix-de-Valois.

A la fin de 1889, une inspection autorise l'ouverture de la section entre New-Glasgow et Sainte-Julienne, que le Pacifique-Canadien doit exploiter. L'ingénieur du gouvernement, Louis Vallée, ayant noté qu'il reste \$3.500 de travaux à parachever, l'avocat de la compagnie, R. Préfontaine, qui est aussi député, sursaute:

...avec un subside /\$1400/ par mille, le Gouvernement ne doit pas s'attendre que nous allons faire un chemin de /\$25.000/ valant le mille...

Voyez le [Louis Vallée] donc et dites lui donc de ma part de ne pas être si difficile.

Il peut bien, s'il le faut absolument signaler les quelques lacunes, en attirant l'attention sur les extras qui sont certainement d'au delà de /\$4500/, mais conclure aux paiements entier de subside en argent...

Je vous dis tout cela afin de vous faire comprendre l'embarras ou (sic) nous allons nous trouver si ces /\$3500/ sont retenues.

Je suis informé qu'à Ottawa, le rapport va être parfait...

Mes meilleurs souhaits de bonne année à vous et à

Mr. Vallée (18).

De fait, le rapport initial de Vallée sera amendé dans le sens désiré par Préfontaine. Ce qui presse tant la compagnie, c'est l'avance de \$14.500 faite par la Banque de Montréal à la compagnie. L'arrêté en conseil déclare qu'il reste encore \$3.500 de travaux à faire mais que l'ingénieur

17 - H. Mercier au Caissier de la Banque d'Union du Canada, Québec 25 octobre 1889, et l'acte notarié chez E.W. Phillips no 793 (copie), dans ANQ Cdf tir 117.

18 - R. Préfontaine à E. Moreau, Montréal 2 janvier 1890. Voir aussi le rapport de Vallée à Garneau, Québec 23 décembre 1889, dans ANQ Cdf tir 119.

du gouvernement est d'avis qu'on peut verser toute la subvention, et le gouvernement remet alors \$14.000 à la banque (19).

La maîtrise de la compagnie, au cours de 1889, semble passer momentanément aux mains d'un "syndicat puissant" composé de capitalistes canadiens et américains, et à la tête desquels se trouvent Timothy J. Sullivan, un manufacturier d'Albany (New-York). Sullivan tente apparemment de devenir président en remplacement de Armstrong. Dans les archives du Bureau des chemins de fer, un document marqué "confidentielle" contient des renseignements intéressants:

La compagnie n'a pas de ressources financières et ne compte que sur les octrois publics.

Son intention paraît être de passer par Joliette, St Félix et St Gabriel.

Le gouvernement fédéral accorde 3200⁰⁰ par mille jusqu'à St Esprit. Le gouvernement local a fait une semblable promesse. Aucune nouvelle subvention ne devrait être accordée avant que la partie subventionnée ne soit construite.

La compagnie n'a même pas de tracé d'adopté. Elle ne sait pas si elle passera au nord ou au sud. Comment peut-elle demander un subside dans de telles circonstances (20).

Ce document anonyme indique bien la nature improvisée des demandes du Grand-Nord. Mais ce qui fait le bonheur de la compagnie, c'est que 1890 est année d'élection, et le 27 mai, le premier ministre Mercier

19 - R. Préfontaine à Moreau, Montréal 8 janvier 1890, et copie de l'arrêté en conseil 22 du 18 janvier 1890, dans ANQ Cdf tir 119.

20 - Document anonyme s.l.s.d., dans ANQ Cdf tir 119. Suite à la mue des cadres de la compagnie, T. Sullivan remplace Armstrong à la présidence tandis que C.B. Andrews, de Albany et J.-O. Dupuis remplacent respectivement John Beattie et J.C. Stevenson comme directeurs. G.-A. Nantel reste apparemment à son poste de directeur, de même que L.-A. Globensky et M. Lonergan. Voir le Rapport du Commissaire des travaux publics, dans D S Q vol 23, 1890, doc no 7, app. 3, p. 44.

écrit au nouveau président de la société, Timothy J. Sullivan, pour promettre 10.000 acres le mille pour les 33 milles entre Saint-Jérôme et Saint-Félix-de-Valois. Deux semaines plus tard, le ministre Garneau promet la même subvention pour la section entre Saint-André et Lachute (21). A la fin de l'année, le vice-président de la compagnie, R. Préfontaine, écrit au gouvernement pour lui rappeler ses promesses, mais aussi pour demander une subvention pour les 19 milles entre Lachute et Saint-Jérôme, ce qui permettrait de construire une ligne complète depuis la rivière des Outaouais, à Saint-André, jusqu'à Saint-Gabriel-de-Brandon, une distance de 82 milles (22).

Mais les progrès sont lents, et il reste toujours, même en 1892, des travaux inachevés sur la section "terminée" de la voie. De plus, de nombreuses réclamations viennent accabler la compagnie, car les salaires des ouvriers et certains droits de passage n'ont pas été acquittés par Armstrong. La partisanerie entre aussi en jeu puisque Hugh Walsh écrit à Mercier:

When you granted this subsidy [au Grand-Nord] Argenteuil was a conservative C^o to day it is liberal and will return De Laronde (?) certain. I was on the Deputation that waited on you in Quebec asking for aid to build our Road and the only Liberal on the lot...I don't think it consistent for a lot of conservatives to ask aid from the Premier and the moment he asks leave from the House to borrow money to pay us our member M^r Owens is ready to cut his throat...(23).

- 21 - H. Mercier à T.J. Sullivan, Québec 27 mai 1890, et Garneau à T.J. Sullivan, Québec 9 juin 1890, dans ANQ Cdf tir 119. Les deux lettres sont aussi publiées dans D.S.Q. 1890, doc no 113, p. 10-16.
- 22 - R. Préfontaine et J.-O. Dupuis à Mercier, Montréal 13 octobre 1890; Mercier à Préfontaine, Québec 23 octobre 1890, dans ANQ Cdf tir 119 et publiés dans D.S.Q. 1890, doc no 13, p. 12-13.
- 23 - Hugh Walsh à Mercier, Saint-André 2 décembre 1891, dans ANQ Cdf tir 117.

Mercier suggère à Walsh d'envoyer la liste des réclamations à Garneau. Il s'avèrera que ces réclamations s'élèvent à \$1.221...dont \$1.028 à Walsh lui-même. Quant à Armstrong, il plaide, selon son habitude, sa complète innocence, jouant la vertu offensée et accusant ses adversaires de le persécuter. Selon Armstrong, Walsh avait promis de donner certains terrains pour la construction d'une gare, et de toute manière, ils ne valent pas le cinquième de la somme réclamée: "There appears to be special efforts on the part of some one to discredit this enterprise, but any just claims will be promptly met, if made in the proper way" (24). Ce petit incident en annonce cependant de plus graves, car les affaires de la compagnie se gâtent en 1892. La compagnie est même obligée d'arrêter l'exploitation de sa voie. Le nouveau ministre québécois responsable des chemins de fer, G.-A. Nantel, demande la reprise du service, ce à quoi la compagnie ne consent qu'à la condition que le Pacifique-Canadien continue de fournir les wagons de fret jusqu'à Montréal. L'état de la voie semble dangereux et Nantel somme la compagnie de faire les réparations nécessaires sous menace de fermer la section entre Saint-André et Lachute si on la trouve défectueuse (25).

L'interruption des services fait surgir un autre problème. En réduisant son service aux villages de Saint-Sophie et de New-Glasgow à

24 - Mercier à Walsh, Québec 4 décembre 1891; Walsh à Garneau, Saint-André 10 décembre 1891; Armstrong à Moreau, Montréal 29 décembre 1891, dans ANQ Cdf tir 117.

25 - G.-A. Nantel à W.J. Simpson, Québec 28 juin 1893, dans ANQ Cdf tir 117.

trois fois par semaine, "et encore faut-il que le ciel soit pur et serein", la compagnie prive ainsi ces municipalités du service quotidien auquel elles pensent avoir droit à cause de la subvention qu'elles ont autrefois versée à la compagnie et sur laquelle elles continuent de payer les intérêts. Quand le Grand-Nord annonce une suspension complète des services, les habitants de la région s'adressent à "notre député et en même temps ministre des travaux publics", G.-A. Nantel, pour lui demander d'intervenir. Il somme la compagnie de reprendre son service régulier, mais le secrétaire du Grand-Nord, J.G. Scott, s'en explique en blâmant la neige, en déplorant la pauvreté des habitants de la région et du peu d'encouragement qu'ils donnent à l'entreprise. Scott prévoit que la situation restera mauvaise tant que la voie ne sera pas rendue plus à l'est dans les entres populeux comme Saint-Liguori! En janvier 1894, la compagnie blâme à nouveau la neige et son chasse-neige brisé pour l'interruption de ses services. Cette explication, toutefois, ne satisfait pas tout le monde:

...They stopped (sic) before there were any extent of snow, and they never used the snow plough till they came for it and the Engine which was left at Ste Sophie with plough facing one direction - Engine facing the other and they hauled the plough over backwards without an Engineer.

Our road as you know is built east and west and consequently has seldom any snow on it as the storms always comes (sic) on these directions (26).

A la compagnie qui promet d'ouvrir sa ligne sous peu, ce même citoyen demande une date précise mais le Grand-Nord le menace de poursuite judiciaire pour avoir écrit au ministre que les déclarations de la

26 - Georges Brunet à G.-A. Nantel, New-Glasgow 23 janvier 1894; Jos. Lévesque, curé, et al. à Nantel, Sainte-Sophie et New-Glasgow 18 décembre 1893; Moreau à J.G. Scott, Québec 6 décembre 1893; J.G. Scott à Nantel, Québec 5 janvier 1894; J.G. Scott à Nantel, Québec 19 janvier 1894, dans ANQ Cdf tir 119.

compagnie étaient fausses. Une délégation de la région rencontre le ministre Nantel au début de 1894, et le maire de Sainte-Sophie affirme que les déclarations de la compagnie sont fausses et qu'il n'est pas vrai que l'entreprise ne soit pas payante: "The real reason is the incapable (and I might say worse) official they had running the road".

Il y a alors 1500 cordes de bois qui attendent un train pour les transporter, et, ajoute le maire, "I do not see any reason why your Government do not take proceedings against them immediately" (27).

Ces difficultés surviennent malgré la "réorganisation" faite dans la compagnie au début de 1893. Il y a alors le vaste projet d'une voie ferrée entre la ville de Québec et la baie Georgienne. Dès 1892, C.A. Scott demande l'aide du gouvernement provincial, qui répond alors ne pouvoir rien faire. Les promoteurs s'intéressent au Grand-Nord comme un tronçon éventuel dans leur projet. Ils s'intéressent aussi au Québec-Lac-Saint-Jean. Parmi eux se trouvent Frank Ross, R.R. Dobell, P. Garneau, John Sharples et l'honorable I. Thibaudeau. En janvier 1893, Ross devient président et Garneau vice-président (il deviendra président en 1895) du Grand-Nord et de nouveaux directeurs sont élus. La compagnie annonce alors son intention de construire 75 milles de voie en 1893-1894 (28). Dans le grand projet, une alliance est prévue entre

27 - Thos. S. Poole à Nantel, Sainte-Sophie 12 février 1894, dans ANQ Cdf tir 119.

28 - Morning Chronicle, cité dans le Monetary Times, 6 janvier 1893, p. 782. Les nouveaux directeurs élus en janvier 1893 sont: Frank Jones (président), l'honorable P. Garneau, le député Victor Chateaufort, l'honorable John Hearn, l'honorable G.-A. Nantel, l'honorable John Sharples et Simon Peters. Voir J.G. Scott à Nantel, Québec 20 janvier 1893, et J.G. Scott à Moreau, Québec 24 août 1893 dans ANQ Cdf tir 119.

le Québec-Lac-Saint-Jean, le Grand-Nord, le Canada-Atlantique et le Northern Pacific pour former une ligne directe entre la ville de Québec et Duluth (Minnesota). Lors d'une réunion tenue à New-York, il est convenu que la ligne américaine (le Northern Pacific)

...by way of Parry Sound and Ottawa, consisting of a line of steamers on the Lake, the Ottawa, Annprior + Parry Sound Railway Company, The Great Northern Railway Company of Canada, The Lower Laurentian and such other lines as are necessary to form a continuous line, join you in the establishment of a through line from Manitoba and the Northwest to and through Ottawa and Quebec and to Europe via that port...(29).

Ainsi, le projet vise à établir une nouvelle ligne transcontinentale en opposition au Pacifique-Canadien.

L'année 1893 est année de crise financière à travers le monde, et le Grand-Nord cherche des fonds. En juin 1893, néanmoins, la compagnie demande à signer les contrats de subventions pour les 15 milles à l'est de Sainte-Julienne et pour les 23 milles à l'ouest de l'embranchement des Piles (y compris l'enjambement du Saint-Maurice). Le gouvernement demande alors à la compagnie de se conformer d'abord à la loi avant de vouloir signer ces contrats (30). En septembre 1893, les directeurs du Basses-Laurentides renoncent à leur subvention de \$5.000 et 5.000 acres le mille pour leur prolongement à l'ouest, en faveur du Grand-Nord, transport que le gouvernement accepte. Le Grand-Nord ouvre sa voie

- 29 - F.T. Oakes, président du Northern Pacific, à J.R. Booth, président du Canada-Atlantique, et à F. Ross, président du Québec-Lac-Saint-Jean et du Grand-Nord, New-York 23 février 1893, dans ANQ Cdf tir 118.
30 - J.G. Scott à Nantel, Québec 30 juin 1893, dans ANQ Cdf tir 119.

Jusqu'à Montcalm à l'automne 1894, puis la prolonge jusqu'à Shawinigan en 1896-1897, le pont sur le Saint-Maurice ayant été terminé en 1895.

La même année, la compagnie soumet au comité des chemins de fer du gouvernement fédéral ses plans pour un pont sur la rivière des Outaouais à Hawkesbury (31). Quant au projet d'une ligne rapide entre le Pacifique et l'Atlantique, il est toujours dans l'air puisqu'une autre réunion se tient à New-York en 1895, où un accord est signé. Il s'agit d'un "co-partnership", selon les termes mêmes de l'entente, pour une concertation des intérêts communs, "offensifs" ou "défensifs", et pour l'établissement de tarifs communs. A Québec la coalition utilisera les quais et les autres installations du Québec-Lac-Saint-Jean, puis la voie de ce dernier jusqu'à la rivière à Pierre, d'où elle suivra la ligne du Basses-Laurentides sur 39 milles jusqu'au raccordement avec le Grand-Nord qui achève alors sa voie jusqu'à Hawkesbury (Voir la carte IX). De cet endroit, le consortium empruntera le Ottawa-Arnprior-Parry-Sound, alors en construction jusqu'à la baie Georgienne où le transport par bateaux assurera un lien avec Duluth et le Northern Pacific. Le pacte doit durer dix ans à compter du 1er janvier 1896 (32).

-
- 31 - Procès-verbal de la réunion des directeurs, le 23 octobre 1893 (copie); copie de l'arrêté en conseil 75 du 9 février 1894; rapport de L. Vallée à Nantel, Québec 30 novembre 1895, dans ANQ Cdf tir 119. Voir également Poor's 1898, p. 902, et le Comité des chemins de fer du Conseil privé, APC RG 46 vol 4, p. 18-19.
- 32 - Accord du 24 janvier 1895 entre ces ~~diverses~~ compagnies, signé par P. Garneau pour le QLSJ et pour le Grand-Nord, James McNaught pour le Basses-Laurentides, C.J. Booth pour le Canada-Atlantique et le Ottawa-Arnprior-Parry Sound, New York, dans Gr Tr Agr APC RG 30, vol 2062-4 no 507.

Dans les années suivantes, la voie du Grand-Nord sera prolongée jusqu'à Saint-Tite, où elle se raccordera au Basses-Laurentides. Cette nouvelle section est ouverte en 1899-1900. La compagnie est alors sous le contrôle du Québec-Lac-Saint-Jean, et les deux sont acquis en 1903 par le Canadien-Nord, qui en fait peu après un élément de son réseau Canadien-Nord-Québec. Avant 1900, les subventions provinciales à la compagnie atteignent la somme de \$461.495, alors que les subventions fédérales s'élèvent à \$110.688. Le Grand-Nord devait desservir de nouvelles zones de peuplement dans les Laurentides. A son extrémité est, il se raccorde au Basses-Laurentides.

II - Le Basses-Laurentides

Dans la constitution, au Québec, (du réseau du Canadien-Nord, trois éléments principaux sont réunis: le Grand-Nord, qui finit par s'étendre de Hawkesbury, sur la rivière des Outaouais, à Saint-Tite, où il se raccorde au Basses-Laurentides; celui-ci n'est à son tour qu'un maillon pour relier le Grand-Nord, à l'ouest, au Québec-Lac-Saint-Jean, à l'est.

En rappelant les rivalités économiques, mais aussi politiques, entre la ville de Québec et Montréal, on oublie facilement des prétendants plus modestes qui veulent eux aussi se tailler une place dans le domaine économique et jouer un rôle de capitale régionale. Il faut ici parler de Trois-Rivières, ville située entre Québec et Montréal, et qui cherche si péniblement sa vocation économique. Parmi ses projets de développement, il faut mentionner celui de construire une voie ferrée entre le Saint-Laurent et la région du lac Saint-Jean "par la seule voie possible de la Vallée de la Rivière Batiscan". C'est ainsi qu'un groupe de

promoteurs réclame en 1878 la constitution d'une compagnie à cette fin, et aussi l'attribution d'une subvention de 20.000 acres le mille pour leur projet du Saint-Laurent, des Laurentides et du Saguenay (désormais: le Basses-Laurentides). Les promoteurs ajoutent que "les fonds nécessaires pour mener à bien cette entreprise devront être, en grande partie, prélevés sur les marchés étrangers" (33). La charte de la compagnie autorise la construction d'une voie ferrée entre le lac Saint-Jean d'une part, et un point situé entre Batiscan et Trois-Rivières d'autre part.

Commencés à Saint-Tite en 1879 (afin d'inciter le gouvernement à donner les subventions réclamées par la compagnie), les travaux ne sont que modestement poursuivis en 1880. Plusieurs députés provinciaux et fédéraux de la région signent en 1880 une requête demandant une aide financière du gouvernement (34). Chargé par le Commissaire des travaux publics de faire une exploration sur le tracé proposé par le Basses-Laurentides, le géomètre Arthur Genest soumet un rapport qui propose un seul tracé pour une première section à partir de l'embranchement des Piles jusqu'à la rivière Tamachiche (Voir la carte XI). Mais à partir de ce point, deux tracés sont possibles: le premier passe par le nord-est pour aller rejoindre le Québec-Lac-Saint-Jean dans les environs de la rivière à Pierre (longueur: 40,5 milles), tandis que le second prend

33 - Requête au Lieutenant-gouverneur, 4 février 1878, dans ANQ Cdf tir 103. La loi des subsides est Que 41 Vict ch 48, 1878. Sur le Basses-Laurentides, voir G.R. Stevens, Canadian National Railways, II, p. 345-346.

34 - Requête de E.-T. Normand, président de la compagnie, au Lieutenant-gouverneur, 20 mai 1879; L.-O. Taillon et plusieurs députés, Québec 10 juin 1880, dans ANQ Cdf tir 103.

LE BASSES-LAURENTIDES EN 1900

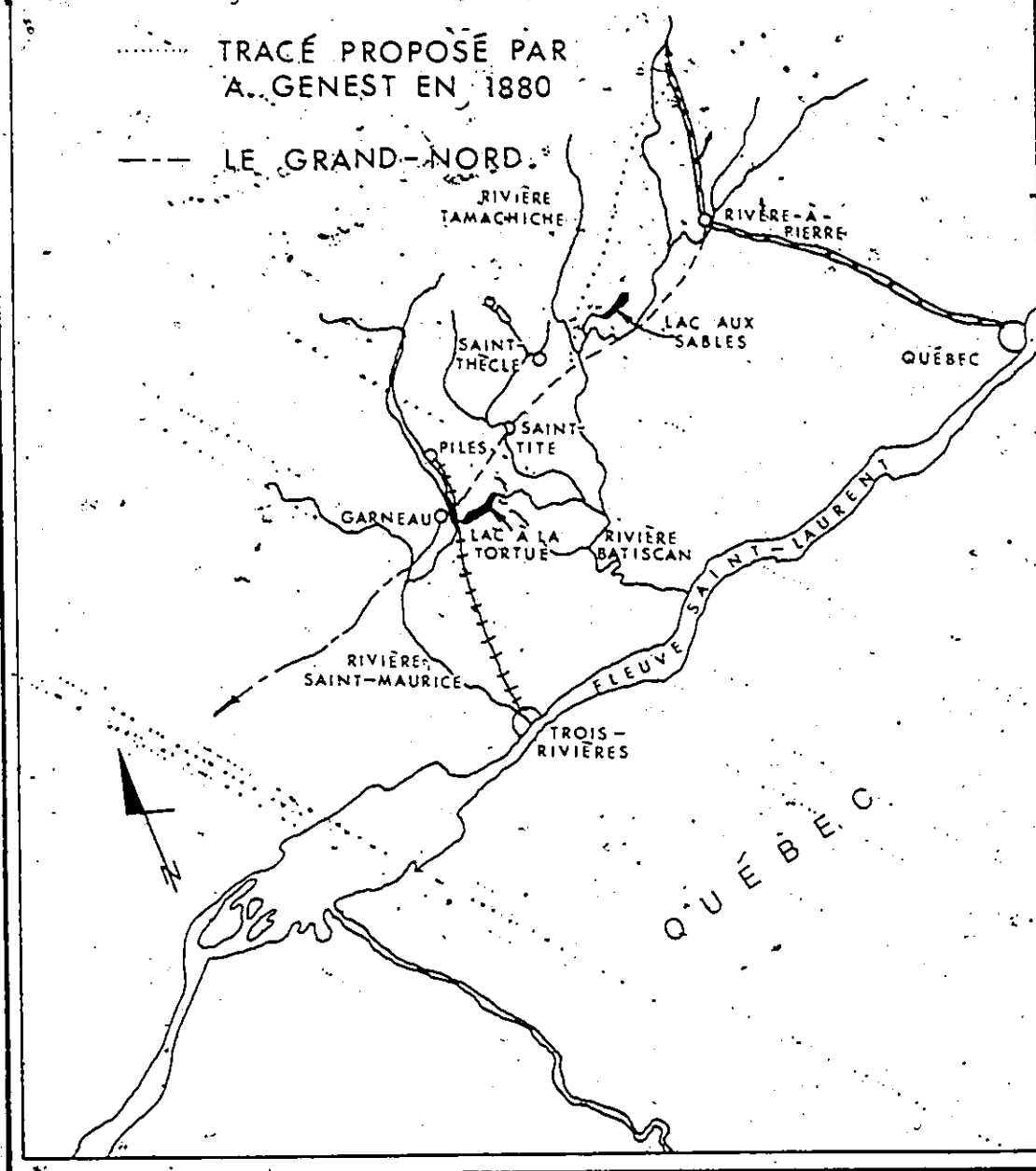
++++ LE CHEMIN DES PILES

== LE QUÉBEC-LAC-SAINT-JEAN

--- LE BASSES-LAURENTIDES

..... TRACÉ PROPOSÉ PAR
A. GENEST EN 1880

--- LE GRAND-NORD



une direction nord-nord-est pour se raccorder au Québec-Lac-Saint-Jean dans les environs de la rivière Jeannotte (longueur: 54,5 milles) (35).

En 1882, le gouvernement provincial accorde une aide de 8.000 acres le mille pour ce chemin de fer de raccordement, entre l'embranchement des Piles à l'ouest et le Québec-Lac-Saint-Jean vers l'extrémité sud du lac Edouard, à l'est. La compagnie cherche alors à intéresser des "capitalistes puissants", selon la formule habituelle, mais n'y parvient pas à cause de l'incertitude concernant une éventuelle subvention fédérale. Celle-ci est cependant accordée en 1884, au taux de \$3.200 le mille, mais elle est remplacée en 1885 par une somme globale de \$217.000, ce qui donne, de fait, \$4.352 le mille au lieu de \$3.200. Pour ses délais de construction, la compagnie blâme le gouvernement provincial qui tarde à reconnaître le droit de la compagnie à ses subventions et à localiser les terres que la compagnie recevra (36). Un arrêté en conseil, le 23 mai 1885, reconnaîtra le droit de la compagnie à recevoir les subventions réclamées, lesquelles seront transportées au contracteur L.-A. Sénécal à l'automne de la même année. Durant l'été, le contrat de construction est en effet donné à Sénécal, qui s'associe par la suite à Philippe-Elisée Panneton et à dame Marie-Eusèbe-Alphonsine Giroux (l'épouse, en séparation de bien, de E.-T. Normand, le président

35 - Arthur T. Genest au Commissaire des travaux publics, Trois-Rivières 14 octobre 1880 dans ANQ Cdf tir 103. Le rapport de Genest a aussi été publié: Rapport de l'exploration du chemin de fer St. Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay, Trois-Rivières, Imprimerie du Journal des Trois-Rivières, 1880, 12p. Un exemplaire de cette brochure se trouve dans ANQ Cdf tir 103.

36 - F.-G. Bouthillier, vice-président, à E.J. Flynn, Québec 24 avril 1884, dans ANQ Cdf tir 103.

de la compagnie du Basses-Laurentides). Après la mort de Sénécal, survenue le 11 octobre 1887, la veuve Sénécal et dame M.-E.-A. Giroux vendent leurs droits à Panneton qui devient ainsi, en 1888, le seul contracteur (37).

Quelques travaux sont exécutés en 1886, entre Saint-Tite et Saint-Thècle. L'inspection finale des 22 premiers milles n'a lieu qu'à l'été de 1887. La compagnie envisage à ce moment la possibilité de se réorienter complètement: au lieu d'un raccordement avec le Québec-Lac-Saint-Jean, situé à l'est, elle propose de construire plutôt une ligne vers le sud jusqu'à Trois-Rivières. E.-T. Normand, le président de la compagnie, demande donc un "repliage" de la subvention de la compagnie afin d'affecter ces fonds à la construction de la section entre Saint-Tite et Trois-Rivières, et ce dès 1887. Selon la compagnie, pour assurer la rentabilité des vingt milles déjà construits entre Saint-Tite et Saint-Thècle, il est important que la voie se rende directement à Trois-Rivières où le chemin de fer apportera le bois de tous les villages depuis Saint-Thècle. A Trois-Rivières, ce commerce de bois aura accès au Pacifique-Canadien et au Grand-Tronc. La Chambre de commerce de Montréal, cependant, ne l'entend pas ainsi. Elle souhaite un lien avec le lac Saint-Jean et voit d'un mauvais oeil le changement proposé, ce qui l'amène à adopter, en 1887 et en 1888, des résolutions contre le projet. La volte-face du Basses-Laurentides s'explique sans doute par l'avènement d'un autre projet de chemin de fer, le Trois-Rivières-Nord.

37 - Voir à ce sujet les "attendus" du contrat fait devant le notaire E.G. Meredith, le 15 novembre 1889 entre P.-E. Panneton et C.N. Armstrong, et aussi du contrat no 6839 devant le notaire Dumouchel, le 26 octobre 1886, dont des copies se trouvent dans ANQ Cdf tir 103.

Ouest (38). Ce dernier, en 1887, manifeste son intérêt à acquérir le Basses-Laurentides. F.-X. Perreault écrit à Mercier que: "Mr Senecal is anxious to sell the road [le Basses-Laurentides] and I believe we can purchase for about \$30,000 including 2 locomotives and 20 cars and all the working plant"(39). Ce projet du Trois-Rivières-Nord-Ouest semble avoir tourné en eau de boudin.

- 38 - Le Trois-Rivières - Nord-Ouest, aussi connu sous le nom de Saint-Laurent-Nord-Ouest, est constitué en 1882 par une loi provinciale qui l'autorise à construire une voie partant de Trois-Rivières, sur la rive ouest du Saint-Maurice jusqu'à un point sur la rivière Matawin, dans les environs du lac des Pins. Ce n'est qu'en 1886 que la compagnie demande des subventions. Mercier promet en 1887 une aide de 10.000 acres le mille au président de la compagnie, J.-W. Bureau. Forte de cette promesse, la compagnie tente d'emprunter, espérant construire une vingtaine de milles de voie dès 1887. Elle demande au gouvernement une avance qui serait garantie par les subventions promises. La compagnie n'obtient pas de subventions fédérales, et demande donc un meilleur soutien de Québec. La charte de la compagnie est reconduite en 1888, sous le nom nouveau de Saint-Laurent-Nord-Ouest et donne le droit de construire jusqu'à la rivière des Outaouais près de l'embouchure de la rivière Mattawa. Dans les années suivantes, les travaux de construction sont quasi nuls, et l'histoire de la compagnie se résume à une longue série de requêtes pour demander de nouvelles subventions. Pour toute cette documentation, voir ANQ Cdf tir 86. Il existe aussi quelques documents dans la série des correspondances du Ministère des chemins de fer et canaux, APC RG 43, A-1, vol 13.
- 39 - F.-X. Perreault à H. Mercier, Montréal 11 juin 1888. Sur toute cette question, voir les copies des arrêtés en conseil 399 et 400 du 12 octobre 1886, et aussi la lettre de E.-T. Normand au Directeur du Bureau des chemins de fer, Trois-Rivières 24 août 1887; E.-T. Normand à F. Trudel, Trois-Rivières 3 juin 1887; F. Trudel à Mercier, Saint-Stanislas 20 juin 1887; J. Reynar à Mercier, Trois-Rivières 8 août 1887; résolution de la Chambre de commerce de Montréal jointe à la lettre citée en premier lieu (Perreault à Mercier). Toute cette documentation se trouve dans ANQ Cdf tir 103, sauf la lettre du 24 août 1887 qui est dans tir 108.

En 1888, une trentaine de milles du Basses-Laurentides sont achevés. Le tracé soulève encore, cependant, la rivalité de plusieurs paroisses de Portneuf. Certaines d'entre elles souhaitent que le tracé traverse des zones plus habitées et passe plus au sud, avantageant ainsi des paroisses comme Notre-Dame-des-Anges et Saint-Ubalde. La compagnie se laisse convaincre et en 1889, elle demande la permission de suivre un tracé allant directement à la rivière à Pierre plutôt qu'au lac Edouard (40). Une loi autorise ce changement et abrège le nom de la compagnie à Basses-Laurentides seulement.

Une réorganisation de la compagnie a lieu à la fin de 1889. Panneton a réuni, au cours de 1887-1888, la très grande majorité des actions de la compagnie. Le 14 novembre 1889, il en vend 3340 à C.A. Scott, qui les transporte le jour même à George R. Howell et à John C. Eno, en fiducie. Les nouveaux directeurs en recevront chacun dix pour se qualifier, mais les fiduciaires conserveront l'ensemble des actions jusqu'en 1891 quand ils les vendront à C.C. Westmore de New-York (41). Ancien contracteur du QMOO, Scott dit avoir fait des arrangements "with a syndicate of influential capitalists for all the money required to complete the

40 - Jules Tessier, député, à J. McShane, Québec 28 février 1888, dans ANQ Cdf tir 103. Aussi, Mémoire de la compagnie des Basses-Laurentides, Québec 25 février 1889, dans ANQ Cdf tir 108.

41 - Voir les "Certificats d'actions du Chemin de fer du St-Laurent, Basses-Laurentides & Saguenay", dans APC RG 30 vol. 472. Les anciens directeurs qui sont écartés sont: P.-B. Vanasse, P.-U. Martel, T.-E. Normand, P.-E. Panneton, H. Montplaisir, F.-G. Bouthillier, Dr Franchère, le capitaine Labelle, Archie Wurtèle. Les nouveaux directeurs qui les remplacent sont George R. Howell, banquier de New-York, James McNaught, Wm A. Williams, Robert Kiernan, Henry E. Hart, Wm Cook, Jules Tessier.

Railway", pourvu que le gouvernement reconduise les subventions attribuées à la compagnie, et que le tracé le plus court à la rivière à Pierre soit adopté. A ces conditions, il s'engage à réanimer la compagnie et à mener son projet à terme. Pour éviter les tracasseries, Scott prend même soin d'envoyer avec sa lettre la réponse qu'il aimerait recevoir du gouvernement (42).

La compagnie demande également d'avoir droit à la somme globale de la subvention (320.000 acres) même si elle adopte un tracé plus court, ce que le gouvernement provincial de Mercier accepte, pourvu qu'elle fournisse les preuves d'une réorganisation et des ressources dont elle dispose. Grâce aux arrangements conclus avec les capitalistes américains pour construire une route jusqu'à Trois-Rivières, sur la rive droite du Saint-Maurice, Scott prétend que cette section sera construite si le gouvernement accorde à cette fin une aide de \$5.000 et de 5.000 acres le mille (43).

Ainsi, la réorganisation de la compagnie et son refinancement, avec l'aide de capitalistes américains, semblent les deux volets d'un même programme. A la fin de 1889, Scott cherche encore à obtenir du gouvernement provincial la promesse des subventions demandées, au moment même où il achète de P.-E. Panneton son contrat de construction au prix de \$106.000 et où il emprunte lui-même \$110.000 à un groupe formé de Thomas

42 - C.-A. Scott à Mercier, Québec 6 novembre 1889, dans ANQ Cdf tir 18.

43 - D.A. Ross à C.A. Scott, Québec 12 novembre 1889; Jules Tessier et William Cook au Lieutenant-gouverneur, Trois-Rivières 15 décembre 1889, dans ANQ Cdf tir 103.

F. Oakes (président du Northern-Pacific), de George R. Howell (banquier de New-York), et de James McNaught (président du Northern Pacific - Manitoba).

Ces créanciers reçoivent en garantie le transport de toutes les subventions de la compagnie (que Scott vient de recevoir de Parneton) et la majorité des actions. Citant ces noms prestigieux, de même que ceux de quelques sommités locales (Jules Tessier, Wm Cook et C.A. Scott de Québec, Henry E. Hart et R. Kiernan de Trois-Rivières), le vice-président de la compagnie, Kiernan, se permet de conclure "that the government will accept these names as a guarantee that the necessary capital will be forthcoming to finish the line promptly" (44). Malgré cette prétendue abondance de fonds, la compagnie demande néanmoins une augmentation de sa subvention, surtout pour le prolongement jusqu'à Trois-Rivières, lequel coûtera cher à cause d'un pont de \$100.000 sur le Saint-Maurice. Scott, le contracteur et gérant du Basses-Laurentides, cite de nombreux cas de compagnies qui ont reçu de telles subventions de \$5.000 et 5.000 acres le mille (45).

Poursuivant vigoureusement ses travaux en 1890, la compagnie construit sa voie jusqu'au 32e mille. L'avance de \$154.363 faite par Oakes, Howell et McNaught, cependant, ne suffit pas, et Scott doit emprunter un autre \$132.000 de Charles W. Westmore, à 6%. Celui-ci

44 - R. Kiernan à P. Garneau, Québec 9 avril 1890; copies du contrat entre C.A. Scott et P.-E. Panneton, 15 novembre 1889 à Québec, et du contrat du même jour transportant les subventions à Oakes, Howell et McNaught, dans ANQ Cdf tir 103.

45 - C.A. Scott à Garneau, Québec 11 avril 1890, dans ANQ Cdf tir 103.

reçoit en garantie \$650.000 d'obligations hypothécaires de premier rang et 3400 actions, ainsi que toutes les actions auxquelles le contracteur pourrait éventuellement avoir droit (46). Grâce à ces fonds supplémentaires, les travaux de construction avancent bien et sont achevés à l'automne de 1891. Les inspections ont lieu et 38,5 milles de voie, au total, sont ouverts, le 2 novembre 1891 (47). Pour presser le gouvernement à verser les subventions auxquelles il a droit, Scott, qui est talonné par ses créanciers de New-York, sort l'épouvantail de la "fuite des capitaux" étrangers, si le gouvernement ne s'empresse pas d'agir (48).

Ayant achevé cette section de près de 39 milles, la compagnie veut maintenant construire la section entre Trois-Rivières et Saint-Tite, d'une longueur de 22 milles. A cette fin, elle demande une subvention de \$50.000 pour la construction du pont sur la rivière Saint-Maurice. De nombreuses requêtes des habitants des comtés de Champlain et de Saint-Maurice appuient la demande de la compagnie pour un "pont combiné", utilisable à la fois par les locomotives et les voitures. Les requêtes évoquent tout, les besoins du culte, les relations commerciales, les forges Radnor. Présentées sans succès au printemps de 1892, elles sont soumises à nouveau l'année suivante (49). Le Basses-Laurentides ne

46 - Voir l'original du contrat entre Scott et Westmore, Québec 3 juin 1891, dans ANQ Cdf tir 103.

47 - C.A. Scott à Garneau, Québec 15 octobre 1891; Scott au président du Comité des chemins de fer, Québec 17 octobre 1891; Vallée à Garneau, Québec 30 octobre 1891; copie de l'arrêté en conseil 48, le 5 février 1892, dans ANQ Cdf tir 103.

48 - C.A. Scott à Nantel, Québec 19 mars 1892, dans ANQ Cdf tir 103.

49 - C.A. Scott à Nantel, Québec 22 avril 1892, dans ANQ Cdf tir 103.

construira jamais ce prolongement à Trois-Rivières. Par symbiose, la compagnie appartient maintenant à un groupe de promoteurs qui sont aussi en possession du Grand-Nord et du Québec-Lac-Saint-Jean et qui vont essayer de coordonner les efforts de ces trois lignes pour en faire des chaînons dans une voie de communication continue entre la ville de Québec et la baie Georgienne. Ce groupe de capitalistes veut constituer un réseau canadien complémentaire au Northern-Pacific. Le président de la ligne américaine, James McNaught, y songe déjà depuis 1890 (50).

En 1893, le Basses-Laurentides transporte une partie de ses subventions au Grand-Nord qui prolonge alors son chemin jusqu'à Saint-Tite, enjambant le Saint-Maurice juste en aval des chutes à Grand-Mère. En 1895, le Québec-Lac-Saint-Jean achète le Basses-Laurentides. D'après le livre des actionnaires, cependant, Westmore garde jusqu'en 1897 le contrôle de la compagnie (51). C'est maintenant vers le Québec-lac-Saint-Jean qu'il faut se tourner, la plus importante ligne dans le Canadien-Nord-Québec.

III - Le Québec-Lac-Saint-Jean

Le chemin de fer du Québec-Lac-Saint-Jean (désormais: QLSJ) compte au XIXe siècle parmi les compagnies ferroviaires les plus choyées de la

50 - James McNaught à C.A. Scott, tel que cité dans une lettre de Scott à Mercier, Québec 12 avril 1890, dans ANQ Cdf tir 103.

51 - Voir le livre des "Certificats d'actions du Chemin de fer de Saint-Laurent-Nord-Ouest", dans APC RG 30 vo 472.

province. Plus que tout autre, ce projet incarne le lien vital qui lie la construction ferroviaire à la colonisation. Pour cette raison, il jouit d'un traitement de faveur de la part de tous les gouvernements, fédéral ou provincial. La ville de Québec, très heureuse de se créer un arrière-pays, donne aussi son aide. Pour certaines sections, les subventions atteignent au total \$13.000 le mille. Les apôtres de la colonisation, les marchands de Québec, les politiciens, le clergé, divers entrepreneurs, chacun pour ses raisons, donne son appui à ce projet. A la fin du siècle, la ligne s'étend de Québec au lac Saint-Jean, avec deux embranchements construits pour éteindre les jalousies locales (52).

Dès 1854, une compagnie se constitue (le Québec-Saguenay) pour construire une voie ferrée entre Québec et la rivière Saint-Anne, au nord-ouest. Ce projet en remplace un plus ancien, le chemin de fer septentrional de Québec (Quebec Northern). Ces deux projets n'ont pas de suite, mais certains de leurs promoteurs, tels P.-J.-O. Chauveau, futur premier ministre, se retrouveront dans le Québec-Gosford, projet lancé en 1868 et vigoureusement promu par le chef libéral de l'Opposition à Québec, H.-G. Joly. Le déclin relatif du port de Québec devant Montréal, la baisse de la construction navale, la nécessité de créer un arrière-pays pour Québec, le désir de promouvoir la colonisation

52 - Il existe une histoire du Québec-Lac-Saint-Jean présentée comme thèse à l'Université Laval. Ce travail, qui nous a beaucoup servi pour toute cette section, constitue une des très rares histoires d'entreprise que nous possédions. Voir Rodolphe Gagnon, Le chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean (1854-1900), Thèse de D.E.S., Université Laval, 1967, p. 15-44. A cause de l'existence de ce travail, nous n'avons pas dépouillé en détail, pour cette compagnie, l'abondante documentation qui se trouve dans les archives du Bureau des chemins de fer. Cette documentation est conservée dans ANQ Cdf tir 96 et suivants. Sur le QLSJ, voir aussi G.R. Stevens, Canadian National Railways, II, p. 334-339.

vont favoriser l'éclosion, à Québec, de plusieurs projets: le Québec-Gosford (relayé dans la suite par le QLSJ), le chemin de fer de la Rive Nord (relayé lui, par le Québec-Montréal-Ottawa-Occidental), le prolongement du Québec-Central et de l'Intercolonial jusqu'aux environs de Québec, enfin la construction d'un pont sur le Saint-Laurent.

Le Québec-Gosford est constitué en 1869 pour construire une voie ferrée depuis Québec jusqu'à Gosford, au nord-ouest de Québec (53). Bénéficiaire de 14.000 acres de terre et du droit de couper du bois de chauffage, la compagnie se trouve parmi les premières à profiter de la nouvelle politique de subvention aux chemins de fer adoptée par le gouvernement Chauveau en 1869. Promoteur d'un type de chemin à lisses de bois, J.B. Hulbert (54) convainc la compagnie d'adopter ce système de construction, et les travaux commencent dès la fin de 1869. Pour une compagnie sans argent, ce qui est la règle ou la norme, les lisses de bois offrent l'avantage important de coûter peu, étant donné l'abondance du bois dans les régions traversées par la future ligne. Pour sa part, le gouvernement accorde une aide égale à 3% du coût total (jusqu'à concurrence de \$150 le mille) annuellement pendant vingt ans. Le contrat de construction, au prix de \$4.000 le mille, est attribué à Hulbert lui-même qui, ayant érigé une scierie au nord, commence la construction depuis cette extrémité. Les remblais sont terminés en août 1870, et les rails de bois posés. Le pont sur la rivière Jacques-Cartier cause quelques difficultés quand l'ingénieur du gouvernement, Pierre Gauvreau, le condamne. Un deuxième ingénieur, F. Baillargé,

53 - Que 32 Vict ch 53, 1869.

54 - Grâce aux efforts de J.B. Hulbert, plusieurs compagnies de chemins de colonisation décident d'utiliser des lisses de bois: le Lévis-Kennebec, le Richelieu-Drummond-Arthabaska, le Québec-Central, le Québec-Gosford, le Colonisation-Nord-Montréal, l'International.

conclut aussi que l'ouvrage "n'a pas la solidité requise pour la sûreté d'un pont devant servir au passage de convois à vapeur" (55).

Les autres travaux sont terminés à la fin de 1870. Une inspection de Gauvreau, en novembre, établit la longueur de la voie à 25,59 milles, avec un écartement normal des rails de 4'8½". Certaines sections sont déjà en usage depuis quelques mois, et on ne constate encore aucune détérioration des lisses (56). Ce nouveau système à lisses de bois est décrit par Gauvreau:

Les lisses sont d'érable, sciées sur les quatre faces à vive arrête, elles ont 14 pieds de longueur sur sept pouces de hauteur et 4 pouces d'épaisseur. Elles sont posées sur des traverses de pruche et d'épinette distantes d'environ 15 pouces. A chaque bout de ces traverses est pratiquée une entaille dans laquelle les lisses sont posées bout à bout. Ces lisses sont retenues par deux coins placés à l'encontre l'un de l'autre à chaque entaille. Ces coins peuvent être resserrés ou enlevés au besoin. Le tout est d'une solidité surprenante, vu la simplicité de l'assemblage, et le renouvellement en est des plus facile.

Quoiqu'une partie du chemin soit en usage depuis 3 à 4 mois, avec un bon nombre de chars lourdement chargés, aucune détérioration n'est visible encore sur les lisses, si ce n'est sur celles des courbes où l'on voit quelques éraillures. Il n'est pas étonnant que dans une courbe aussi prononcée que celle qui se trouve à la sortie du pont Jacques-Cartier, dont le rayon n'est que de 650 pieds, les lisses se détériorent, car les roues des chars produisent une telle résistance de long de ces lisses, en tendant toujours à dérailler, que la friction y est de beaucoup plus considérable qu'ailleurs.

Pour empêcher le déraillement l'on a placé sur cette courbe deux lisses entre lesquelles l'on fait passer les roues. Il est hors de doute que ces lisses se détérioreront rapidement et que le double frottement nécessitera une plus grande force motrice,

55 - Rapport de F. Baillargé au Ministère des travaux publics, Québec 17 mars 1870, de même que tous les autres documents, se trouvent dans ANQ Cdf. tir 94. Voir aussi, sur le Québec-Gosford, le travail de Marcel Hamelin, Les premières années du parlementarisme québécois (1867-1878), p. 101-102, et J. et M. Trout, Railways of Canada..., Toronto, Monetary Times, 1871, p. 162-163.

56 - Rapport de P. Gauvreau à S. LeSage, Québec 10 décembre 1870, dans D.S.Q. vol 4, 1870, doc no 17, p. 92-95 (ou encore D.S.Q. 1875, doc no 11, p. 10-13).

ce qui ne peut être évité avec une semblable courbe (57). Le nouveau Comité des chemins de fer du Conseil exécutif autorise alors l'ouverture de la voie à la fin de l'année, mais il limite la vitesse des trains à 4 milles l'heure. La ligne a apparemment coûté \$6.000 le mille (58). La ville de Québec a souscrit \$10.000 et Hulbert \$20.000. Pour inciter ses actionnaires à payer leurs souscriptions, la compagnie adopte une politique qui donne le droit de recevoir une corde de bois franc, au prix coûtant, pour chaque \$10 payé sur les souscriptions (59). Après les festivités d'ouverture, la voie est fermée durant l'hiver, mais la saison froide cause des dommages qui obligent la compagnie à faire des réparations.

Au printemps de 1871, la ligne est louée à Hulbert qui s'engage à la compléter, au coût prévu de \$34.000, et à garantir l'intérêt de 6% sur le capital. Toutefois, le contrat n'est signé qu'à l'été et à ce moment, la compagnie remet à Hulbert \$100.000 en titres obligataires, évalués à 60, pour lui permettre de parachever la ligne. De son côté, Hulbert s'engage à payer des dividendes de 6% sur les actions et des intérêts de 7% sur les obligations à compter du 1er septembre 1871. Ce bail d'une durée de trois ans, qui peut être annulé par consentement mutuel, est approuvé par le Parlement provincial (60).

Le service semble bon durant l'année 1872, mais la voie se détériore. L'hiver québécois tord et fend les rails de bois, ce qui exige des rem-

57 - loc. cit.

58 - Monetary Times, 2 décembre 1870, p. 309. De son côté, R. Gagnon, op. cit., donne le coût à \$5.387 le mille pour un coût total de \$140.058.

59 - Monetary Times, 2 décembre 1870, p. 309.

60 - Monetary Times, 21 avril 1871, p. 711 et 25 août 1871, p. 148.

placements plus fréquents que prévus. En 1873, la voie est devenue impraticable, et Hulbert quitte la province. Le bail ayant été annulé, la compagnie tente vainement de réparer la voie, mais doit laisser la ligne à l'abandon (61).

Cette mort du Québec-Gosford permet cependant une résurrection: en 1870, le nom du Québec-Gosford a été transformé en celui de Québec-Lac-Saint-Jean, alors que la compagnie obtient le droit de prolonger sa voie jusqu'au lac Saint-Jean, région où plusieurs personnes espèrent promouvoir activement la colonisation. En 1871, 10.000 acres le mille sont accordés pour la construction d'une voie jusqu'à l'embouchure de la rivière Metabetchouan, octroi exigible quand des sections de 25 milles seront achevées. L'échec des rails de bois permet ainsi de lancer le projet d'une voie ferrée beaucoup plus importante.

Encouragé par les articles de J.-C. Langelier dans Le Canadien, le projet suscite des rivalités au lac Saint-Jean même. C'est une nouvelle bataille des tracés entre le Haut et le Bas-Saguenay. En somme, doit-on construire directement de Québec à Chicoutimi (le "petit chemin") ou passer par le lac Saint-Jean (le "grand chemin"). A la suite d'explorations réalisées en 1873 au compte du gouvernement, John Sullivan recommande le tracé proposé par l'arpenteur Casgrain. Cette route longe divers lacs et rivières jusqu'à la hauteur des terres, puis descend jusqu'au lac Saint-Jean par la vallée de la rivière Metabetchouan, ce qui donne une longueur de 165,5 milles. J.-C. Langelier propose un autre tracé, qui sera finalement adopté, allant vers le nord-ouest de

61 - Voir R. Gagnon, op. cit., passim et M. Hamelin, op. cit., p. 191s.

Québec jusqu'à la rivière Batiscan, puis remontant au lac Edouard pour se diriger ensuite en ligne droite vers le lac Saint-Jean, qui est atteint en un point situé entre Saint-Jérôme et Saint-Louis-de-Metabetchouan (62).

Au début des années soixante-dix, surgit un rival, le chemin de fer des Basses-Laurentides qui se dirige aussi vers le lac Saint-Jean. Le QLSJ craint que la réussite de ce rival ne favorise Montréal qui aurait ainsi un accès beaucoup plus direct au lac Saint-Jean. Mais cette compagnie, comme nous l'avons vu dans la section précédente, ne possède pas les moyens de réaliser ses projets. Au début des années quatre-vingt, le Grand-Tronc aussi caressera le projet d'un chemin de fer entre la rivière des Outaouais et le lac Saint-Jean, mais lui non plus ne disposera pas des fonds requis pour ce projet.

En 1877, le QLSJ se tourne vers Ottawa pour obtenir des subventions. Une requête, signée par l'archevêque de Québec et soixante-quatorze autres personnes fait valoir que toutes les lignes subventionnées par le gouvernement fédéral (le Grand-Tronc, le Northern, le Canada-Central, Extension, le Georgian Bay Railway) se trouvent en Ontario, alors que le Québec n'a reçu des subventions que pour le Grand-Tronc et l'Intercolonial, ce qui donne 1260 milles en Ontario et 714 au Québec. D'autres requêtes ajoutent qu'Ottawa a aidé des entreprises locales dans les Maritimes et en Ontario, mais jamais au Québec. Au cours de 1879, plusieurs municipalités de la région du lac Saint-Jean présentent aussi des requêtes en ce sens (63).

62 - Gagnon, p. 72-79.

63 - Mémoire de F. Braun à I. Thibaudeau, Ottawa 23 février 1877; James G. Scott à I. Thibaudeau, 14 mars 1877, dans Sess Pap Can XIII, 1880, no 11, doc no 129, p. 1-3. Les requêtes de 1879 sont aussi publiées au même endroit.

Ce n'est finalement qu'en 1882 que le gouvernement fédéral accorde au QLSJ, au taux de \$3.200 le mille, la subvention que la compagnie réclame depuis 1877.

Le gouvernement québécois, plus sensible aux besoins régionaux et plus susceptible d'entendre des requêtes d'une région de colonisation, s'est montré généreux. En 1874, il offre à plusieurs compagnies \$2.500 le mille, si elles renoncent à leur subvention en terres. L'année suivante, il ajoute un autre \$1.500 le mille. Au total, le QLSJ dispose d'une aide de \$600.000 pour l'ensemble de sa voie (64). A la Législature provinciale, la compagnie jouit de nombreux appuis, recrutés dans les deux partis.

En 1880, suite à de nouveaux arpentages réalisés par l'ingénieur James Cadman, un nouveau tracé est adopté passant par le lac Edouard.

Le QLSJ a décidé dès 1879 de changer son tracé et demandé de construire un pont sur la rivière Saint-Charles. La section entre Québec et Saint-Raymond est ouverte en 1880. Au-delà, la voie est en construction, sous H.J. Beemer, dont le contrat semble ne dater que du 10 juillet 1883.

Cette section entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean reçoit en 1882 une subvention fédérale de \$3.200 le mille, plus un autre de \$3.200 le mille, en 1883, pour les 25 premiers milles. Le gouvernement fédéral stipule que le tracé doit passer par le lac Edouard. Pour justifier cette subvention et maintenir le principe de n'aider que les lignes "nationales", Ottawa fait valoir que le QLSJ a plus qu'un caractère local puisqu'il fera un jour partie d'une ligne se rendant jusqu'à la baie James. De

64 - Que 37 Vict ch 2, 1874 et Que 38 Vict ch 8, 1875.

fait, en 1883, le gouvernement fédéral constitue une compagnie appelée Québec-Baie-James. Bien que reconduite en 1887, la charte de cette société ne donne lieu à aucun projet concret et les droits de la compagnie sont transportés au Grand-Nord en 1897. Le promoteur du Québec-Baie-James, qui prévoit un jour absorber le QLSJ, semble être W.M. Baby. Plusieurs personnes, à l'époque, pensent que cette ligne pourrait devenir un tributaire de l'Intercolonial, dont le terminus se situe alors à Lévis, en face de Québec (65).

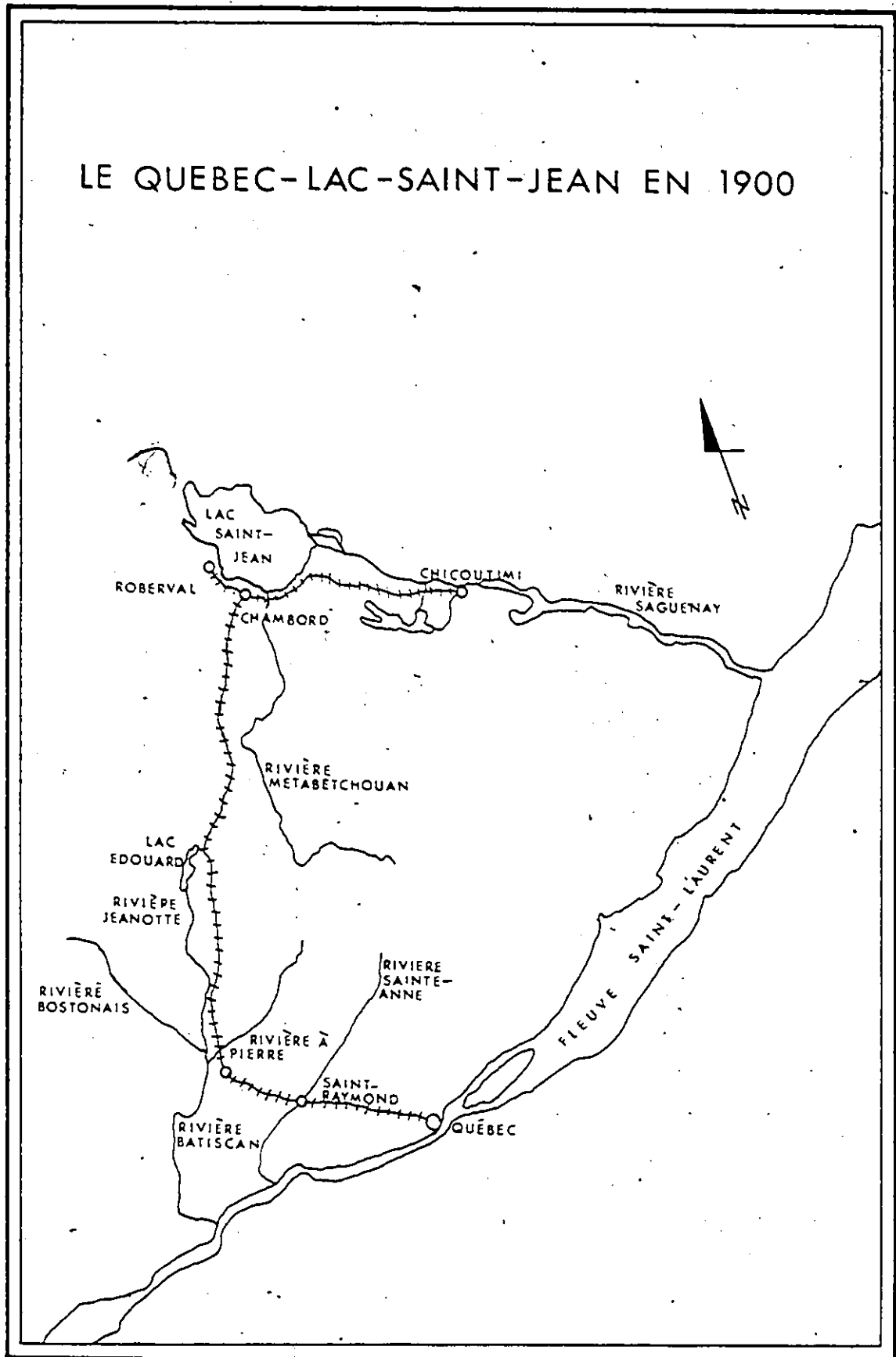
En 1885, les travaux de construction ont dépassé la rivière à Pierre (Voir la carte XII), et en 1886 commencent les travaux de l'autre côté de la hauteur des terres. A mesure que la voie approche du lac Saint-Jean, les vieilles querelles locales s'avivent. Où situer le terminus? Le projet de le situer à Val-Jalbert mécontente autant les gens de l'ouest du lac que ceux du Saguenay. Consulté, l'ingénieur A.L. Light suggère de le situer un peu plus à l'est (66).

Malgré des subventions de tous les niveaux de gouvernement, la compagnie manque continuellement de fonds. A l'époque, le bailleur de fonds de l'entreprise est apparemment l'honorable James G. Ross. C'est en tout cas ce qu'affirme le député Saint-Hilaire. Plusieurs députés se plaignent du retard dans les travaux de construction:

65 - Mémoire M.W. Baby, Ottawa 21 avril 1883, dans Sess Pap Can XVI, no 12, 1883, doc no 121, p. 26-30; Monetary Times, 20 avril 1883, p. 1171.

66 - Pour tous les éléments de cette question, voir Gagnon, p. 118 et 133ss.

LE QUEBEC-LAC-SAINT-JEAN EN 1900



On donne bien argent sur argent, subvention sur subvention, garanties sur garanties, mais il semble que les travaux restent stationnaires (67).

La compagnie propose alors de construire son terminus selon ses propres intérêts: si Chicoutimi donne \$150.000 à la compagnie, le terminus sera dans cette ville, mais si Roberval offre \$100.000, c'est elle qui l'obtiendra. En 1888, les travaux se poursuivent grâce à une subvention dont le QLSJ hérite du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Constituée en 1883, cette société obtenait en 1887 une subvention fédérale qu'elle cède au QLSJ l'année suivante. La compagnie QLSJ amène sa voie jusqu'à Chambord d'où partent deux embranchements, un vers Roberval au nord-ouest, l'autre vers Chicoutimi à l'est. En 1888, les subventions provinciales suivantes sont accordées: 10.000 acres le mille pour l'embranchement de Roberval, \$5.000 et 5.0000 acres le mille pour une section de 2,84 milles entre Chambord et la rivière Metabetchouan, et 10.000 acres le mille pour le reste de cet embranchement jusqu'à Chicoutimi. En échange de ces subventions, le gouvernement obtient cependant le droit de nommer deux des directeurs du conseil d'administration du QLSJ. Toute la voie, jusqu'à Roberval, est ouverte en 1888.

En 1892 germe le projet visant à unir la ville de Québec à la baie Georgienne (cf supra). Le QLSJ, dans un mémoire marqué "confidentiel", soumet, en son nom et au nom d'un syndicat, une demande pour faire changer la nature et le destinataire de certaines subventions. Le document réclame de l'aide pour deux sections inachevées du Grand-Nord,

67 - Discours de Geo. Washington Stephens, 26 mars 1885, DALQ 1885, p. 429; le discours de Elie St-Hilaire se trouve à la page 434.

en soustrayant ces sommes aux compagnies du Basses-Laurentides et du Trois-Rivières-Nord-Ouest. D'après J.G. Scott, qui signe le mémoire, il ne manque que ces deux tronçons pour réaliser ce qu'il appelle "this most important scheme — probably the most important for the Province of Quebec which has ever been proposed". Si le gouvernement consent à cette requête, le QLSJ signera aussitôt une entente avec le Grand-Nord et le Canada-Atlantique pour donner suite au projet (68). Ce que Scott néglige de mentionner, c'est que derrière ce projet se profile le Northern-Pacific. L'accord, comme on sait, sera signé en 1895.

A la même époque, le Trans-Canada se propose aussi de construire une voie ferrée entre la ville de Québec et Winnipeg en passant par la baie James, et même de prolonger la voie jusqu'à la rivière La Paix et finalement jusqu'à la côte du Pacifique.

Le QLSJ, à la fin du XIXe siècle, dispose donc d'une voie de 245,85 milles (Québec-Roberval: 192; Chambord-Chicoutimi: 53,85). A cette voie, il faut encore ajouter les 19,5 milles du Basses-Laurentides loués par le QLSJ. En mai 1907, le QLSJ passe définitivement au Canadien-Nord-Québec, bien que son existence légale soit maintenue jusqu'à l'époque contemporaine.

Les trois premières sections de ce chapitre ont donc fait voir comment le Canadien-Nord-Québec a constitué, entre la frontière ontarienne et la ville de Québec une voie continue en unissant de fait les voies

68 - Mémoire de J.G. Scott, au nom du QLSJ et du "syndicat", Québec 13 juin 1892 (imprimé), 3p. Le document se trouve dans ANQ Cdf tir 119.

du Grand-Nord, du Basses-Laurentides et du QLSJ. Mais à cette brochette du Canadien-Nord-Québec, il faut encore ajouter le chemin de fer du Colonisation-Montfort et le Chateauguay-Nord, qui feront l'objet de la prochaine section.

IV - Le Colonisation-Montfort

Le chemin de fer de Colonisation de Montfort (désormais: Colonisation-Montfort) est un exemple intéressant non seulement parce qu'il se propose de construire une voie étroite, ou qu'il est d'abord conçu comme chemin de colonisation, mais surtout parce qu'il représente un des rares exemples de compagnie ferroviaire qui ait le français pour langue de travail. Ses promoteurs le considèrent comme un moyen de favoriser la colonisation dans les Laurentides. Constituée en 1890, la compagnie se propose de construire un chemin de fer entre un point de raccordement soit avec le Pacifique-Canadien, soit avec le Montréal-Occidental, et jusqu'à Montfort et au-delà sur la rivière Rouge dans le township d'Arundel (69).

Le député J. Brunet, le président de la compagnie, demande au gouvernement d'accorder à l'entreprise des subventions votées en 1882 et évidemment devenues périmées depuis. Mercier portera l'aide à 10.000

69 - Nous pouvons suivre dans les moindres détails l'histoire de cette compagnie parce qu'elle décida, contrairement aux autres compagnies, de construire elle-même sa voie, et parce que ses archives (procès-verbaux) sont disponibles. Voir "Compagnie de chemin de fer colonisation de Montfort. Minutes des délibérations" (désormais: Montfort Minutes), dans APC RG 30 vol 416 (non paginé). Ces livres ont la particularité d'être rédigés en français.

acres le mille (pour 21 milles) en faveur du Colonisation-Montfort.

Fort de cet appui, la compagnie acquiert les droits de passage, localisé son tracé, fait préparer ses plans, profils et autres documents. En 1891, le conseil municipal de Saint-Jérôme tente de convaincre la compagnie de commencer sa ligne à cet endroit plutôt qu'à Saint-Sauveur. Le Colonisation-Montfort répond en demandant une subvention de \$50.000 et un droit de passage gratuit jusqu'à Saint-Flurin (70). On n'entendra plus parler de Saint-Jérôme!

Par une curieuse opération, la compagnie devient même créancière du futur ministre G.-A. Nantel. D'après les livres de la société, il appert qu'elle avance la somme de \$500 à Nantel comme "garantie et à valoir sur son indemnité parlementaire, de la prochaine session du parlement de Québec". Cette avance est faite au début de 1891, mais en janvier 1892, la somme est portée au compte de "Construction en janvier 1892", le procès-verbal précisant "étant considéré que la valeur en a été reçue par services rendus". Il semble donc, au clair, que la compagnie ait avancé de l'argent à Nantel en 1891, mais qu'elle ait annulé cette dette au début de 1892 (71).

En septembre 1890, la compagnie décide de construire sa voie d'une largeur de 30 pouces, c'est-à-dire d'un type français de construction

70 - J. Brunet à Mercier, Montréal 23 septembre 1890 et J. Brunet à Garneau, Québec 21 novembre 1890, dans ANQ Cdf tir 73. Voir aussi Que 54 Vic ch 88, 1890, et les procès-verbaux de la compagnie. Sauf indication contraire, tous les renseignements sur le Colonisation-Montfort sont tirés du livre des procès-verbaux de la compagnie.

71 - Voir "Montfort Minutes", APC, RG 30 vol 416.

étroite et légère (le "système Decauville"), et elle en informe le Commissaire des travaux publics. La ligne doit partir de Saint-Sauveur, et la construction doit commencer en octobre sous la direction du vice-président de l'entreprise (72). Quand les travaux s'arrêtent pour l'hiver, peu après, seulement \$630 ont été dépensés au compte de la construction. Les retards semblent s'expliquer par la nécessité de prendre contact avec la maison française Decauville pour qu'elle fournisse les rails, traverses et autres matériaux nécessaires à la construction de la voie.

En 1892, le président (E. Sénécal) et le vice-président du Colonisation-Montfort se rendent à Ottawa où ils espèrent obtenir des subventions, ce qui leur sera effectivement accordé la même année. Mais ils doivent attendre du gouvernement fédéral la permission de construire une voie étroite comme celle qu'ils proposent. Comme elle a décidé de construire elle-même sa ligne, la compagnie entreprend alors d'attribuer une multitude de contrats de fournitures. Pour obtenir les fonds nécessaires, elle transporte ses subventions à la Banque d'Hochelaga, et elle signe aussi un billet de \$34.250. J. Brunet est responsable des achats de la compagnie et il exerce une surveillance générale sur la construction, tandis que D. Porcheron a la responsabilité de l'embauchage et de la construction. Dans le livre des procès-verbaux, il est possible de suivre pas à pas et dans la minutie toutes les étapes de la construction: les approbations de fonds, de salaires, des achats, et toutes les décisions relatives à la construction.

72 - La direction se compose de J. Brunet (président), de Jean-D. Porcheron (vice-président) et de E.-D. Porcheron (secrétaire-trésorier).

A la fin de 1892, la compagnie décide de prolonger la voie jusqu'à la rivière Gatineau, au nord. L'année suivante, elle obtient que la subvention fédérale ne porte pas sur une ligne allant à Montfort, mais généralement sur une ligne vers l'ouest, à partir de Saint-Sauveur, et en 1893, elle demande des soumissions pour la construction des 13 derniers milles (du 9e au 21e). La compagnie finit cependant par construire elle-même cette section. La première section est inspectée à la fin de 1893 (les dix premiers milles entre la voie du Montréal-Occidental et le 10e mille) et ouverte (73). Pour financer la deuxième section (du 10e au 21e mille), le Colonisation-Montfort emprunte \$101.875 de la Banque d'Hochelaga, somme garantie par des titres obligataires de la compagnie. Ceux-ci ont été émis en 1893, à raison de \$4.000 le mille (5%, 10 ans). Pour éviter les conflits qui ont opposé J. Brunet et le vice-président Porcheron lors de la construction de la première partie du chemin, la compagnie définit explicitement les responsabilités de chacun. Elle se présente à nouveau à Ottawa pour demander des subventions en faveur d'une nouvelle section qui irait du 21e mille jusqu'au 33e, c'est-à-dire jusqu'à la rivière Rouge. Cette subvention sera accordée en 1894 (74). L'inauguration des dix premiers milles a lieu à l'automne 1894, et les 21 premiers milles, au complet, sont ouverts le 8 mars 1895.

La dette courante ("flottante") de la compagnie s'élève alors à \$100.983, et elle montera à \$222.315 trois ans plus tard. Pour les 12

73 - E. Sénécal à Nantel, Montréal 8 novembre 1893; Moreau à Vallée, Québec novembre 1893; Vallée à Nantel, Québec 20 novembre 1893; copie de l'arrêté en conseil 579 du 27 novembre 1893, dans ANQ Cdf tir 73. Pour le tableau des tarifs, voir Montfort Minutes, APC RG 30 vol 416.
74 - Dom 57-8 Vict ch 4 1894.

milles au-delà du 21e mille, le Colonisation-Montfort demandera une subvention provinciale, se justifiant ainsi:

Ce n'est pas une simple oeuvre commerciale dont les promoteurs ont pour objet de réaliser un bénéfice. Le but premier est de donner un débouché aux orphelinats agricoles de Montfort qui, au témoignage de tous, rendent de grands services à la société, comme vous le savez d'ailleurs (75).

C'est en ces termes que le président de la compagnie, E. Sénécal, s'adresse à Taillon au début de 1895. Les directeurs affirment qu'ils n'attendent aucun profit de cette entreprise dont la raison d'être n'est autre que de favoriser la colonisation du nord. Ils estiment que les coûts de construction sont d'environ \$13.000 à \$14.000 le mille (76). La demande d'aide est renouvelée au printemps suivant, parce que "Les banques, n'ayant pas l'habitude de prêter à longs termes, vous comprendrez que notre créancière nous a déjà mis en demeure de la désintéresser au plus tôt". Sénécal rappelle que l'entreprise n'est pas une affaire de profit, mais de colonisation, une "oeuvre sociale et chrétienne". Sans cette aide, il faudra vendre la ligne, ce qui ruinerait les directeurs. Cette requête reçoit du reste l'appui de la Société générale de Colonisation et de Rapatriement de la Province de Québec, dont le président est J.-D. Rolland (77). Cependant, la politique provinciale de restreindre les engagements financiers envers les chemins de fer

75 - E. Sénécal à Taillon, Montréal 2 janvier 1895, dans ANQ Cdf tir 73.

76 - Sénécal à Nantel, Montréal 3 novembre 1895; Sénécal à Taillon, Montréal 2 janvier 1895, dans ANQ Cdf tir 73.

77 - E. Sénécal à Nantel, Montréal 7 mars 1895; résolution de la Société de colonisation, le 27 avril 1895, laquelle est envoyée avec une lettre de Rolland au Lieutenant-gouverneur, Montréal 27 avril 1895, dans ANQ Cdf tir 103.

oblige le Colonisation-Montfort à patienter, car il ne recevra qu'en 1897 une aide provinciale de \$2.000 le mille pour 33 milles jusqu'à Arundel (Voir la carte XIII).

En 1898, la compagnie change son nom en celui de Colonisation de Montfort et de Gatineau, reflétant ainsi les nouvelles régions que le prolongement de la voie veut atteindre. La même année, l'entreprise passe sous juridiction fédérale, alors qu'elle obtient le droit de prolonger sa voie de la rivière Rouge jusqu'à un point de raccordement avec le Ottawa-Nord-Occidental (l'ancien Ottawa-Gatineau). En 1898, la voie de la compagnie s'étend jusqu'à Huberdeau. Au moment où le Colonisation-Montfort-Gatineau passe au Canadien-Nord, en 1903, il a une longueur de 32,2 milles, entre Saint-Sauveur et Huberdeau. En 1906, la ligne s'intègre au Canadien-Nord-Québec.

Avant de terminer ce chapitre sur le Canadien-Nord, il faut dire un mot sur le Chateauguay-Nord, dont il suffira de mentionner brièvement l'existence qui se situe en dehors du cadre chronologique de la thèse. Cette compagnie naît en 1895 (78), pour construire une voie ferrée entre la frontière de New-York et Montréal en traversant le Saint-Laurent à Soulanges. Plus tard, la compagnie obtient le droit de prolonger sa voie de Montréal à Joliette, où passe le Grand-Nord. En 1906, le Chateauguay-Nord est incorporé au Canadien-Nord-Québec.

Une deuxième ligne qu'il faut mentionner c'est le Québec-Nouveau-Brunswick-Nouvelle-Ecosse qui, malgré son nom, construira plus tard une ligne entre Québec et Garneau, parallèlement au Transcontinental. Cette compagnie est aussi absorbée par le Canadien-Nord-Québec en 1906.

LE COLONISATION-MONTFORT EN 1900

---- LE COLONISATION - MONTFORT

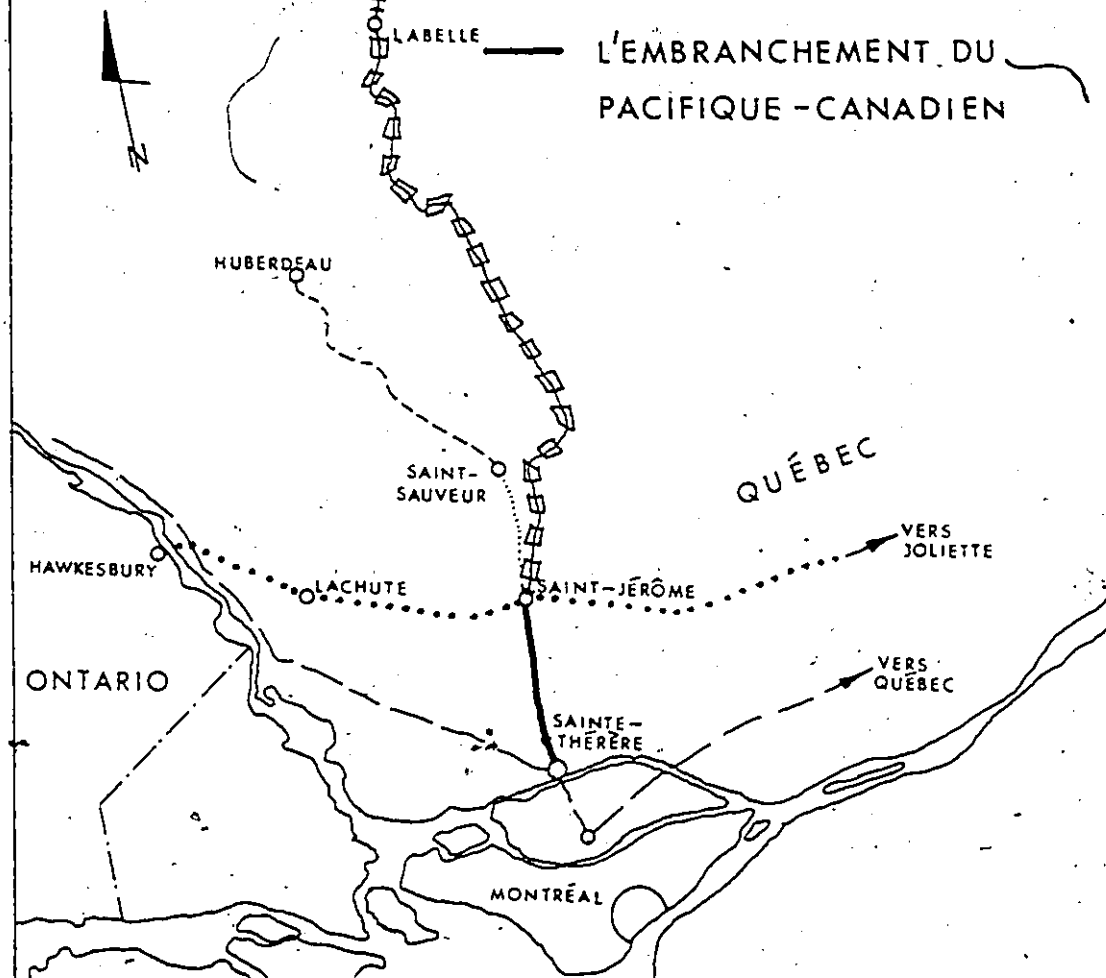
MONT-LAURIER LA SECTION CONSTRUITE PAR LE
CANADIEN-NORD-QUÉBEC

+++ LE COLONISATION-NORD (2^e)

▣▣ LE MONTRÉAL-OCCIDENTAL

..... LE GRAND-NORD

— L'EMBRANCHEMENT DU
PACIFIQUE-CANADIEN



Conclusion

La constitution du réseau du Canadien-Nord-Québec illustre de manière exemplaire comment s'assemblent des éléments complémentaires pour former un tout mieux coordonné, plus complet.

Au départ, sur la rive nord du Saint-Laurent, à l'intérieur des terres, plusieurs lignes ferroviaires se développent de manière autonome. Nées séparément, parfois en opposition les unes aux autres, elles finissent par former un tout et un réseau complet traversant le Québec habité, depuis la rivière des Outaouais jusqu'à la ville de Québec et le Saguenay. Ainsi, le Canadien-Nord-Québec montre bien comment se constitue, par apports successifs, un réseau ferroviaire. A l'est, nous trouvons d'abord le QLSJ, créé en 1869 pour développer un arrière-pays économique pour la ville de Québec, et aussi pour favoriser la colonisation. Très tôt, le projet se transforme en une vaste entreprise pour relier Québec à la région du Saguenay et du lac Saint-Jean. Au cours des années soixante-dix et quatre-vingt, grâce à une aide généreuse des divers niveaux de gouvernement, le QLSJ construit, et termine en 1888, une voie complète entre le Saint-Laurent et le lac Saint-Jean.

Plus à l'ouest, un autre projet se développe au début des années quatre-vingt. C.N. Armstrong, un petit entrepreneur sans argent mais très ambitieux, entreprend la construction d'un tronçon entre Saint-André et Lachute. Stimulés par la disponibilité de subventions offertes à des chemins de fer de colonisation dans les Laurentides, Armstrong et quelques autres entrepreneurs organisent en 1883 le Grand-Nord dans

l'espoir de construire une voie ferrée entre la rivière des Outaouais et l'embranchement des Piles, à l'est du Saint-Maurice. Malgré des ressources inadéquates, le Grand-Nord finit par ouvrir une voie complète, durant les années quatre-vingt-dix, entre la rivière des Outaouais et le chemin des Basses-Laurentides.

Cette dernière compagnie est le chaînon qui reliera le QLSJ au Grand-Nord. Bien que le Basses-Laurentides soit d'abord conçu comme une route entre la ville de Trois-Rivières, qui cherche elle aussi à se tailler un arrière-pays économique, et la région du lac Saint-Jean, les promoteurs de l'entreprise ne réussiront pas à réaliser leur projet. De fait, seul sera construit un tronçon entre Saint-Tite, où il se raccordera au Grand-Nord, et un point de raccordement au QLSJ.

La complémentarité de ces trois projets, le Grand-Nord à l'ouest, le Basses-Laurentides au centre, et le QLSJ à l'est, devient de plus en plus évidente. Toutes ces compagnies, mais surtout la première, sont dans de graves difficultés financières. L'étincelle qui permettra de réunir ces projets viendra d'une ligne américaine importante, le Northern-Pacific dont la ligne transcontinentale se rend à Duluth (Minnesota), à l'ouest du lac Supérieur. Un syndicat de New-York se forme pour avancer de l'argent et prendre le contrôle du QLSJ, lequel acquiert à son tour le contrôle du Basses-Laurentides, et du Grand-Nord. Entre 1892 et 1895, le projet d'une route reliant Duluth au port de Québec se précise sous la direction du syndicat de New-York, dominé par les intérêts du Northern-Pacific. Dans les années suivantes, le Canadien-Nord acquiert aussi le Colonisation-Montfort, le Châteauguay-Nord et le Québec-Nouveau-Brunswick-Nouvelle-Ecosse, mais surtout, en 1903, le QLSJ

(qui comprend le Basses-Laurentides et le Grand-Nord).

En 1906, toutes ces lignes sont réunies dans une même compagnie appelée le Canadien-Nord-Québec. Cette réunion de lignes illustre très bien non seulement la façon de créer un réseau, mais aussi la manie des transeontinentaux qui a cours au début du XXe siècle.

Toutes les lignes du Canadien-Nord passent au Canadien-National en 1919.

CHAPITRE V

LE QUEBEC-MONTREAL-SUD

(Le Delaware & Hudson)

Le Delaware and Hudson est une compagnie ferroviaire américaine très ancienne qui a initialement regroupé, dans le nord des Etats-Unis, plusieurs tronçons de voie ferrée pour relier le fleuve Hudson au lac Champlain. Après avoir longtemps fait de Mooer's Junction son terminus au nord, la compagnie, depuis 1876, se raccorde au Grand-Tronc à Rouse's Point. Au XIXe siècle, la compagnie américaine ne possède aucune ligne au Canada, mais au tournant du XXe siècle, elle acquiert plusieurs voies ferrées canadiennes. Ainsi, en 1900, elle fait l'acquisition, séparément, du chemin de fer des Comtés-Unis (United Counties) et du Vallée-Est-du-Richelieu (East Richelieu Valley). Le Québec-Sud (Quebec Southern) naît alors de la fusion de ces deux compagnies. En 1905, le chemin de fer de la Rive-Sud (South Shore), le successeur du Grand-Oriental et du Montréal-Sorél, est vendu aux enchères et acheté par le Delaware & Hudson au prix de \$1.051.000.

Les deux propriétés du Delaware & Hudson, c'est-à-dire le Québec-Sud et le Rive-Sud, sont à leur tour fusionnées en 1906 sous le nom de Québec-Montréal-Sud. Celui-ci, espère-t-on alors, formera le noyau d'une autre route transcontinentale, mais ce projet ne connaît aucun succès. En 1929, le Canadien-National achète du Delaware & Hudson le Québec-Montréal-Sud au prix de \$6 millions. Autorisée par une loi de 1929, cette vente est explicitement confirmée par une nouvelle loi en 1933. Le Québec-Montréal-Sud se compose alors

d'une voie ferrée allant de Saint-Lambert à Fortierville, en traversant Sorel, et d'un deuxième tronçon entre Sorel et Noyan Junction, tout près de Lacolle (1). Le long de la rive sud du Saint-Laurent, à l'est, la voie s'arrête à Fortierville parce que l'effondrement du pont de Québec, en 1907, a coupé l'élém qui incitait la compagnie à se rendre jusqu'à la ville de Québec (Voir la carte XIV).

Dans la première partie de ce chapitre, nous traiterons d'abord du Rive-Sud et de ses deux éléments constitutifs, c'est-à-dire le Montréal-Sorel et le Grand-Oriental. L'histoire de ces deux compagnies nous permettra notamment de suivre les activités embrouillées de C.N. Armstrong, promoteur extraordinaire. La deuxième section de chapitre est consacrée au Québec-Sud et aux deux lignes qui le constituent, à savoir le Comtés-Unis et le Vallée-Est-Richelieu.

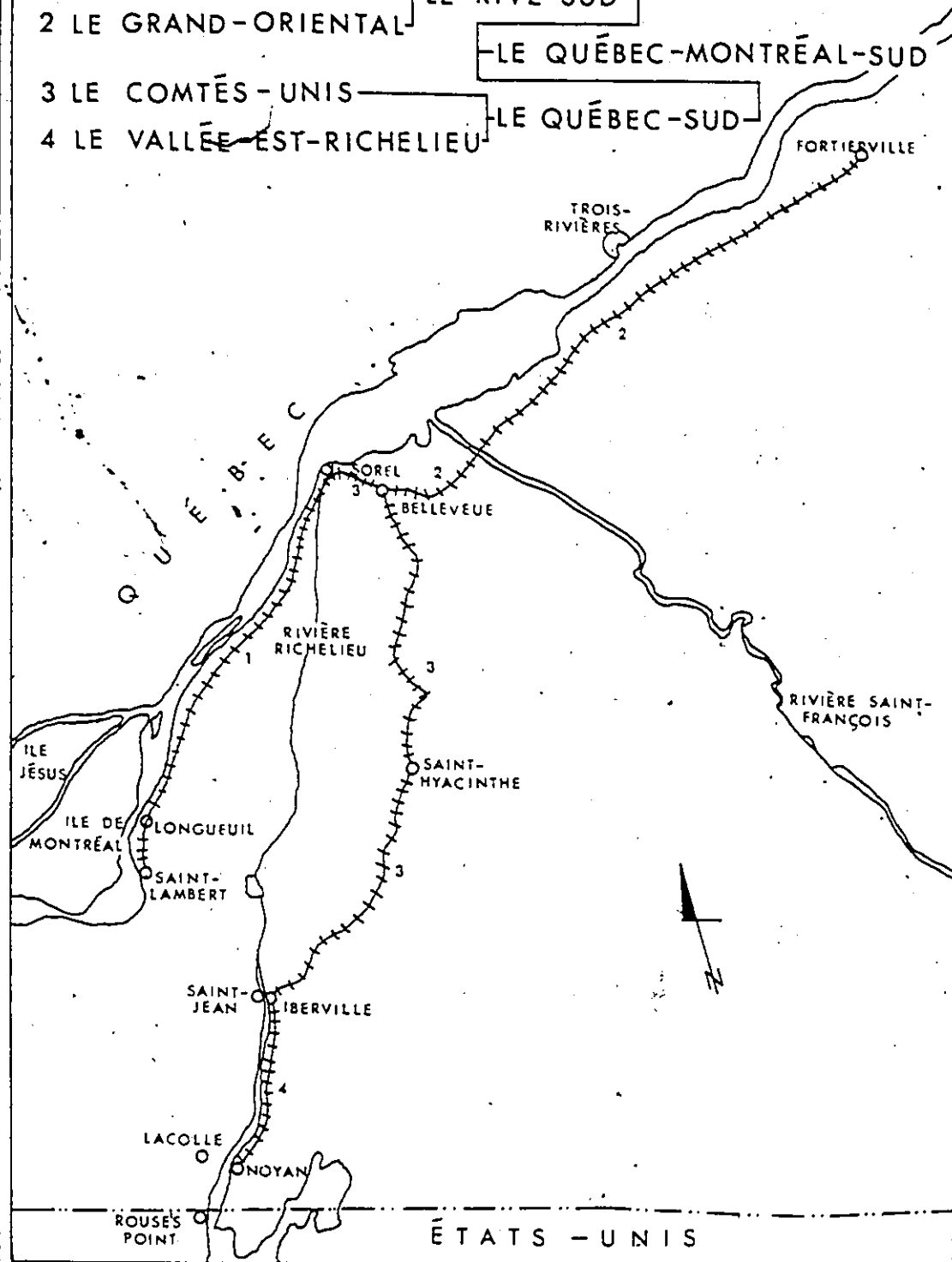
I - Le Rive-Sud

Depuis le moment où le gouvernement provincial a doté la rive nord de Saint-Laurent d'une voie ferrée entre Québec et la rivière des Outaouais, par la construction du QMOO, les gens qui habitent la rive sud n'ont cessé de réclamer un chemin de fer comparable pour desservir leur région. Au cours des années quatre-vingt, ils mettront beaucoup d'énergies à obtenir gain de cause. Ils feront ainsi le jeu d'entre-

1 - L'acquisition du Québec-Montréal-Sud est autorisée par Dom 19-20 Geo V, 1929. Voir Canadian National Railway Corporate History, 1930, section 28 (non paginé) et G.R. Stevens, Canadian National Railways, II, chapitre XIII, p. 323 à 360, passim.

LE QUÉBEC - MONTRÉAL - SUD

- 1 LE MONTRÉAL-SOREL } LE RIVE-SUD
- 2 LE GRAND-ORIENTAL } LE QUÉBEC-MONTRÉAL-SUD
- 3 LE COMTÉS-UNIS } LE QUÉBEC-SUD
- 4 LE VALLÉE-EST-RICHELIEU



preneurs peu scrupuleux et opportunistes comme C.N. Armstrong. Celui-ci, durant cette période, devient le principal promoteur de deux entreprises complémentaires: le Montréal-Sorel et le Grand-Oriental.

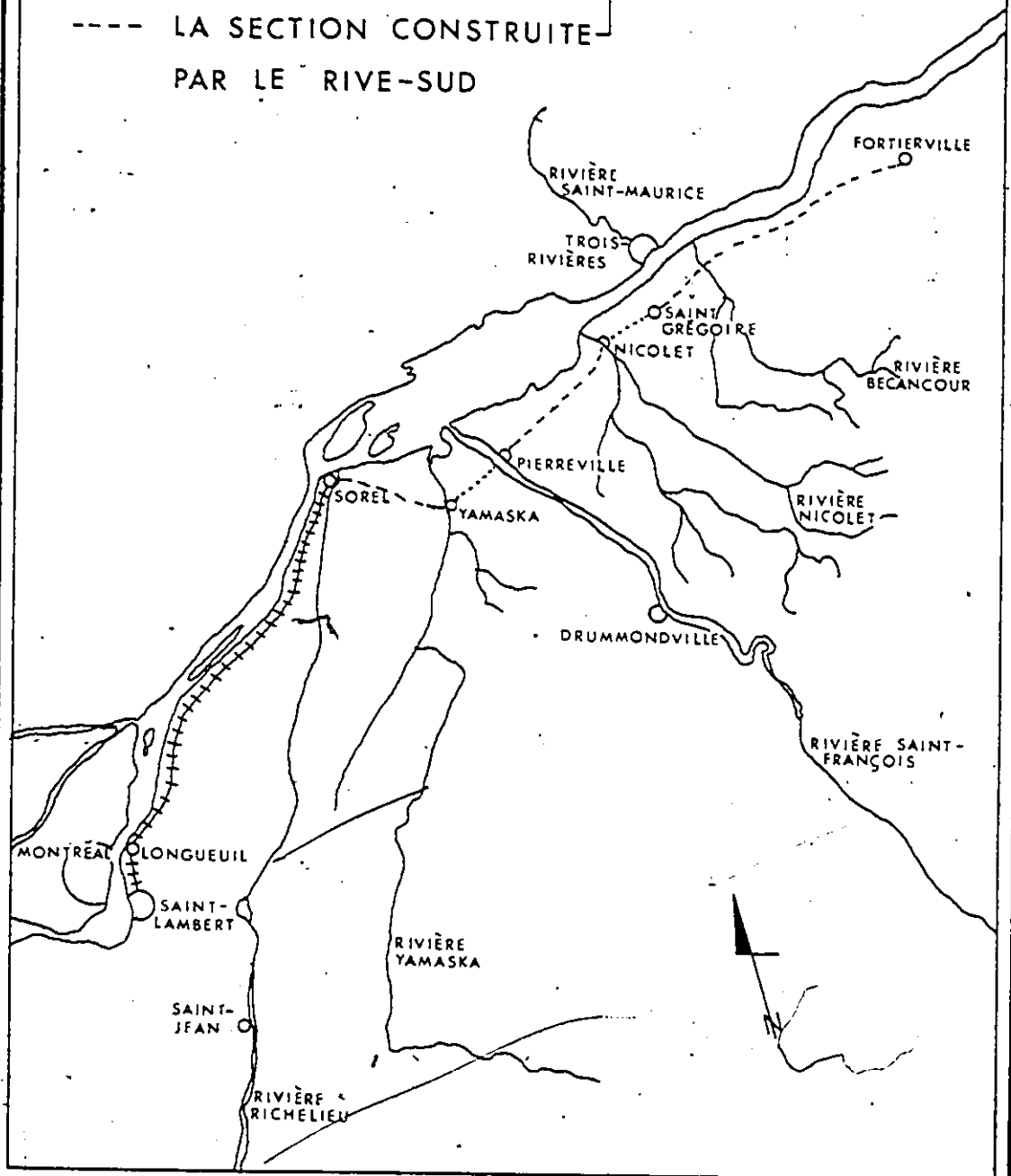
D'après sa constitution de 1894, le Rive-Sud se propose de construire une voie ferrée entre Valleyfield et Lévis, et donc de faire pendant au QMOO, sur la rive droite du Saint-Laurent. Mais il n'a pas à construire complètement une nouvelle voie car il finit par acquérir les voies abandonnées (ou presque) du Montréal-Sorel et du Grand-Oriental. Les deux sont "l'oeuvre", si on ose dire, de Charles Newhouse Armstrong, entrepreneur retors qu'on retrouve dans les affaires du Grand-Nord et qui trempera aussi dans le scandale du chemin de Baie-des-Chaleurs (2).

La charte du Montréal-Sorel date de 1881 et elle autorise la construction d'une voie ferrée depuis un point en face de Montréal, sur la rive sud, jusqu'à Sorel (Voir la carte XV). Les affaires financières de la compagnie seront toujours dans un état lamentable. Une commission royale d'enquête nommée pour scruter les affaires du Montréal-Sorel apprendra en 1892 qu'aucun capital-actions n'a jamais été versé dans la compagnie, même pas le 10% des souscriptions qu'exige la loi. Les promoteurs du projet ne mettent aucuns fonds dans l'entreprise, ce qui ne les empêche pas, bien au contraire, de réclamer de l'aide de tous les gouvernements. Dès 1881, dans un long

2 - Il n'existe malheureusement pas de biographie de cet entrepreneur. On consultera cependant G.R. Stevens, Canadian National Railways, II, p. 323ss. A la page 409, Stevens qualifie Armstrong de "rudimentary rogue".

LE RIVE-SUD

- +++ LE MONTRÉAL-SOREL
- LE GRAND-ORIENTAL — LE RIVE-SUD.
- LA SECTION CONSTRUITE
PAR LE RIVE-SUD



mémoire, C.N. Armstrong demande une subvention provinciale de \$300.000, soit \$8.000 le mille, tout en s'engageant à verser lui-même \$65.000 (3). Aussi, deux directeurs (J. Rankin et Murray) avancent des matériaux d'une valeur de \$300.000 à la compagnie. En 1883, une délégation composée de plusieurs députés rencontre le Premier ministre Mousseau, mais elle n'obtient qu'une vague promesse d'aide. Sur la foi de cet engagement, le Montréal-Sorel tenta d'écouler des titres obligataires à Londres, affirmant que le gouvernement provincial votera à la prochaine session les subventions réclamées par la compagnie (4). De plus, dans son rapport statistique au gouvernement fédéral, la compagnie prétend à cette époque que son capital social payé s'élève à \$750.000. De fait, le capital de l'entreprise est nul et la compagnie ne tient pas de livres de comptabilité de manière régulière. Il arrive même que les directeurs déclarent entièrement libérées des actions sur lesquelles rien ou presque rien n'a été payé (5). Une description précise du capital de la compagnie s'avère donc impossible.

Bien qu'il ne semble jamais avoir lui-même signé de contrat de construction avec la compagnie, C.N. Armstrong cède et rétrocède, divise et multiplie les contrats et les sous-contrats de construction ou de fournitures. Ayant exécuté ou fait exécuter des travaux très

3 - Voir la déposition de W.W.L. Chipman, le secrétaire de l'Association des banquiers de la cité et du district de Montréal, devant la Commission royale d'enquête, dans ANQ PQ C-7-4, no 16. Aussi le mémoire de C.N. Armstrong, sans destinataire, Sorel 28 octobre 1881, dont il y a copie dans ANQ PQ C-7-4. Voir aussi G.R. Stevens, op.cit., II, p. 327.

4 - James Armstrong au Lieutenant-gouverneur, Québec 15 mai 1884, dans ANQ Cdf tir 84.

5 - Déposition de W.W.L. Chipman, dans Commission royale d'enquête, ANQ PQ C-7-4, no 16.

sommaires, il annonce au début de 1882 que la voie du Montréal-Sorel est achevée. D'avril à octobre 1882, Armstrong exploite lui-même ce chemin de fer, qui est ensuite loué au Sud-Est pour une période de vingt-et-un ans au coût de 40% des recettes brutes de la voie. Quand le Sud-Est tombe en faillite, en 1883, le Montréal-Sorel reprend possession de sa ligne et la loue au Grand-Tronc qui l'exploite de janvier à avril 1884, puis l'abandonne. Personne ne l'exploite durant le reste de l'année.

Dès cette époque, la compagnie devient la proie de nombreuses poursuites en justice, comme dans cette invraisemblable histoire où le notaire Cléophas-Edouard Leclerc fait annuler un acte de vente de terrain, puis fait arracher et saisir les rails qui le traverse, refusant de laisser passer la voie tant que ses réclamations ne seront pas acquittées (6).

Il semble aussi exister dans le conseil d'administration des dissensions qui dureront presque une décennie (7). En 1883, les directeurs renvoient le président James Armstrong, bien qu'on le retrouve à la présidence l'année suivante. La même année, la banque de la compagnie demande le renvoi de C.N. Armstrong qui nie féroce-

6 - Déposition de Cléophas-Edouard Leclerc, dans Commission royale d'enquête, ANQ PQ C-7-2, no 15

7 - Les directeurs de la compagnie, en 1882, sont le juge James Armstrong, J. Rankin, C.N. Armstrong, J.S.C. Wurtele. Le juge Armstrong est en principe le directeur-gérant de la compagnie, mais, dans les faits, C.N. Armstrong exerce ces fonctions. Voir C.N. Armstrong à T.T. Turnbull, Montréal 21 novembre 1881, dont il y a copie dans Commission royale d'enquête, ANQ PQ C-7-4.

que ses intérêts personnels aillent à l'encontre de ceux du Montréal-Sorel et affirme que personne n'a plus sacrifié que lui pour l'entreprise. Certains, pourtant, le tiennent responsable du refus du gouvernement fédéral d'accorder des subventions à la compagnie.

 Au début de 1884, James Armstrong adresse une lettre "confidentielle" à C. Tupper, le ministre des chemins de fer et des canaux, où il fait l'historique du Montréal-Sorel, alors loué au Grand-Tronc qui ne veut ni faire les réparations nécessaires ni prêter l'argent requis pour ces travaux. Armstrong réclame donc une subvention suffisante pour mettre la voie en bon état. Deux semaines plus tard, à la mi-février, J^r Armstrong plaide à nouveau auprès du gouvernement fédéral pour qu'il accorde une subvention:

The shareholders should not be punished because they attempted to give rail-road communication to people occupying the southern shore of the St Lawrence for upwards of 40 miles without assistance from either Government ____ They failed...a grant is necessary to enable...to sell the bonds

.....

That a much larger sum has been comparatively expended by the shareholders than in almost any other road in Canada: that the promise made by one Government [Quebec] has not yet been accomplished/ & perhaps will never owing to the pecuniary situation of that Government/: that owing to the position taken by the Federal Government in favor of the G.T.R. in 1882, the shareholders of the M. & S. under another name [le Grand-Oriental] have been unable to carry on arrangements which would have made the M. & S. independant as capitalists were ready to favor the undertaking in 1882. This situation is altered (8).

Pour mettre le glaçage final, J. Armstrong termine sa requête en disant que les actionnaires seraient en droit de réclamer \$6.400 le mille, mais qu'ils se contenteront de \$3.200 le mille. J. Rankin et J. Wurtele

8 - J. Armstrong à C. Tupper, Ottawa 15 février 1884, et J. Armstrong à C. Tupper, Ottawa 31 janvier 1884, dans APC RG 46 boîte 13, no 2867.

viennent également appuyer cette requête (9).

Le Montréal-Sorel continue aussi de réclamer une subvention du gouvernement provincial parce que

...in common justice it is entitled to a subsidy in order to complete and finish its said line of Railway and to pay its indebtedness already and to be incurred and that the said subsidy should be at the rate of Four thousand dollars per mile (10).

J. Armstrong rappelle encore une fois les "promesses" du gouvernement de Québec, dit que des emprunts ont été faits à Londres et à Montréal sur la foi de ces promesses, fait une menace à peine voilée de tout révéler sur cette "fausse promesse" et finit par demander 6.000 acres le mille. Quand le gouvernement refuse de changer d'avis, Armstrong insiste pour rencontrer le Premier ministre afin d'obtenir une exception en faveur du Montréal-Sorel (11).

A Londres, les obligataires de la compagnie accusent celle-ci d'avoir menti. T. Naylor, qui ne donne cependant pas ses sources, écrit à ce sujet:

After Armstrong had duly examined the tenders and selected himself as contractor, building began -- and ceased well short of its objectives. When it was discovered that 40% of the funds raised by bond sales never reached the coffers of the company, the bondholders threatened action. Within a year of being issued, the bonds were in default, and although they had been purchased at 97, the British investors turned the bonds over to the Canadian syndicate

-
- 9 - Voir APC RG 46, boîte 13, nos 2454, 2545, 2897, 2886, 2832.
 - 10 - Requête de J. Rankin et de W. Newhouse au Lieutenant-gouverneur, 20 novembre 1882, dans ANQ Cdf tir 84. Cette lettre se trouve aussi dans D.S.Q. vol 20, 1887, doc no 27, p. 4-5.
 - 11 - "Mémorial" de James Armstrong au Lieutenant-gouverneur, Québec 15 mai 1884; C.N. Armstrong à J.J. Ross, Montréal 8 novembre 1884; C.N. Armstrong à Ross, Montréal 20 novembre 1884, dans ANQ Cdf tir 84.

at one-third their face value (12).

Les obligataires se sont peut-être laissés séduire par une brochure que C.N. Armstrong publie à Londres en 1883, intitulée Canada and its Resources et où il présente des renseignements sur l'agriculture, le commerce, les finances et les chemins de fer. Selon ce document, le coût des chemins de fer canadiens est de \$7.400 le mille et l'indice canadien d'exploitation baisse continuellement (13).

Les obligataires ne sont pas les seuls à s'inquiéter. Sur la rive sud, plusieurs conseils municipaux souhaitent que le gouvernement aide le Montréal-Sorel. En envoyant au député L. Leduc une résolution des électeurs de Saint-Joseph-de-Sorel, le curé A. Bouvier ajoute: "Le comté de Richelieu est conservateur et il est fier de soutenir ce parti, ayant foi en ses chefs...", mais il se tournera vers un autre parti si le gouvernement continue de le frustrer (14).

Evoquant à la fois le tort que le gouvernement a causé à la compagnie par ses fausses promesses, l'honneur et la dignité de la Couronne que représente ce gouvernement, la subvention que le gouvernement fédéral vient d'accorder, James Armstrong soumet un nouveau mémoire en 1885 pour demander une subvention provinciale. Au nom du gouvernement, le directeur du Bureau des chemins de fer, E. Moreau, réitère le refus du gouvernement et répète que l'interprétation des

12 - T. Naylor, History of Canadian Business, Toronto, James Lorimer, 1975, vol I, p. 280-281.

13 - C.N. Armstrong, Canada and its Resources, Londres, Effingham Wilson, 1883. Voir aussi Herepath's, 19 mai 1883, p. 610.

14 - A. Bouvier à L. Leduc, Saint-Joseph-de-Sorel 17 mars 1885, dans ANQ Cdf tir 84.

faits donnée par la compagnie est fausse (15). Grâce à une subvention fédérale de \$72.000, toutefois, la compagnie peut effectuer certains travaux de réparations et la ligne rouvre à la fin de 1885. La voie reste ouverte en 1886 et en 1887, mais seulement, d'après la compagnie, parce qu'elle avait la promesse d'une aide la province (16)! L'accession au pouvoir des Nationaux de H. Mercier, en 1887, redonne espoir à la compagnie qui reprend ses rengaines de promesses non-remplies, et soumet de nouvelles requêtes d'aide.

Durant l'hiver 1886-1887, le service de train cesse sur la voie du Montréal-Sorel, et la compagnie demande au gouvernement provincial une avance de fonds pour lui permettre de rouvrir la voie. Plusieurs mémoires présentés dans les premiers mois de 1887, dont un en mai, demandent une subvention de \$82.000 (17). Le député J.-B. Rouillard intercède auprès de H. Mercier qui, tout en se gardant de faire des promesses, répond "confidentiellement" qu'il ne s'explique pas pourquoi le Montréal-Sorel ne figure pas sur la liste des compagnies subventionnées, "mais vous pouvez être assuré de mes bonnes dispositions à son

- 15 - J. Armstrong à J. Blanchet, Sorel 18 juillet 1885; E. Moreau à J. Armstrong, Québec 7 août 1885, dans Return to an Order of the Legislative Assembly, dated 19th May 1886, Québec 28 mars 1887, 26p. Un exemplaire de cette brochure se trouve dans ANQ Cdf tir 84.
- 16 - J. Armstrong, J. Rankin et al. à H. Mercier, Montréal 21 mai 1887, dans ANQ Cdf tir 84.
- 17 - C.N. Armstrong à Mercier, Montréal 19 mars 1887; mémoire de J. Armstrong au Lieutenant-gouverneur, Sorel 13 avril 1887, dans ANQ Cdf tir 84. Toute la série de requêtes, datées du 20 avril 1887, se trouve dans ANQ Cdf tir 15.

égard" (18). Pour garder la ligne ouverte et aussi pour obtenir les avances du gouvernement, la compagnie nomme un comité de trois personnes (R. Préfontaine, F.-X. Choquet et C.N. Armstrong). Préfontaine et Choquet ne deviennent actionnaires de la compagnie que le 9 mai 1887, au moment où Armstrong leur remet des actions qu'ils ne payeront du reste jamais. En juillet 1887, Mercier promet une aide de \$2.500 le mille, tout en précisant que ces fonds devront servir à payer les dettes de la compagnie pour droits de passage, pour les salaires des ouvriers, les fournitures de matériaux, puis ensuite l'achat de roulant et l'achèvement de la voie. Cette lettre de Mercier permet à la compagnie d'obtenir l'argent souhaité, sommes que le comité des trois se chargera de dépenser (19). Les obligataires de la compagnie s'inquiètent cependant de cette procédure et demandent que les fonds dont disposera la compagnie ne soient déboursés que sous la surveillance conjointe du gouvernement et des obligataires (20). Mais il n'en sera rien et l'argent avancé par le gouvernement (\$12.500) sera dépensé par les trois syndics nommés par la compagnie.

Au total, les syndics régleront 235 réclamations, dont la plupart d'une valeur minime. Parmi celles-ci, cependant, se trouvent des items

-
- 18 - J.-B. Rouillard à Mercier, Québec 14 avril 1887, et Mercier à Rouillard, Québec 21 avril 1887, dans ANQ Cdf tir 84. Voir aussi la copie du procès-verbal de la réunion du conseil d'administration de la compagnie, le 10 juin 1887, au même endroit.
 - 19 - Mercier aux fidéicommissaires, Québec 6 juillet 1887; Préfontaine, Choquet et Armstrong à Jacques Grenier, Montréal 9 août 1887 (original), dans Commission royale d'enquête, ANQ PQ C-7-4.
 - 20 - P.S. Stevenson, représentant des obligataires, à J. McShané, Québec 16 mai 1887, dans ANQ Cdf tir 84.

inquiétants: \$3.079 au contracteur A.-E. Gervais, \$7.700 à F.-X. Choquet, \$5.200 à J. Armstrong, \$2.000 à Préfontaine pour payer des gages, et \$7.150 à Préfontaine pour "divers". Dès la fin de 1887, plusieurs personnes commencent à se plaindre de l'emploi du \$112.500. Le curé et le vicaire de Contrecoeur écrivent à Mercier pour l'informer que la générosité du gouvernement n'a pas produit les bons fruits souhaités, car de nombreux ouvriers attendent toujours leurs salaires, plusieurs fournisseurs ont encore des réclamations, et la voie est encore dans un mauvais état (21). Malgré la subvention que Mercier fait voter en 1888, le Montréal-Sorel doit fermer sa ligne à l'automne pour la bonne raison qu'il n'a aucun fonds pour continuer. De son côté, C.N. Armstrong blâme l'incompétence du surintendant de la voie, qui, selon lui, "did not even know how to run a snow plough" (22). La compagnie prétend également que la section entre Verchères et Sorel est dangereuse, que plusieurs ponts sont pourris, qu'il lui manque de l'argent de roulement, enfin que la compagnie dépend entièrement du Grand-Tronc pour son roulant. Ne pouvant donc ni payer ses employés ni effectuer des réparations, le Montréal-Sorel a tout simplement cessé de fonctionner (23).

Le député E. Lalonde et un ingénieur font une inspection de la voie, à la suite de quoi Wm Wainwright donne au gouvernement provincial un compte rendu qui se termine par le commentaire suivant:

- 21 - J. Dequon et al. à Mercier, Contrecoeur 18 décembre 1888, dans ANQ Cdf tir 84.
- 22 - La correspondance entre Vernon Smith et le gouvernement est résumée dans la Mémoire de E. Moreau au ministre P. Garneau, Québec 28 décembre 1888; aussi James Armstrong à Mercier, Montréal 14 novembre 1888, dans ANQ Cdf tir 16.
- 23 - E. Lalonde, député provincial, à E. Moreau, Montréal 15 novembre 1886, dans ANQ Cdf tir 16.

I made a report of this line some 4 years ago to Mr Hickson and the same will stand good today only everything is rotten and nothing good but the rails as I cannot see there has been anything done since then (24).

Selon son optimisme aveugle habituel, Armstrong répond que la voie du Montréal-Sorel n'a rien de dangereux.

Un nouveau conseil de direction est élu au printemps de 1889, à la suite de dissensions parmi les actionnaires. Après quelques réparations sommaires, la ligne est rouverte le 1er juin 1889, mais doit presque aussitôt arrêter de fonctionner. Cette fermeture durera jusqu'en 1892 alors que trois milles de voie, entre Longueuil et Saint-Lambert, rouvriront.

Les affaires de la compagnie sont dans un désordre complet, et des dissensions ne cessent de diviser deux groupes d'actionnaires. Un groupe qui semble avoir C.B. Carter à sa tête réclame la ré-ouverture de la ligne le plus tôt possible. Comme eux, le gouvernement provincial pense que la fermeture du Montréal-Sorel est injustifiée et il s'appuie sur le rapport de l'ingénieur E. Berryman, nommé par le gouvernement fédéral pour surveiller l'exécution des réparations réalisées grâce à une subvention fédérale de 1888. Carter sera effectivement chassé du conseil d'administration de la compagnie au printemps de 1889, mais non sans présenter au gouvernement un long rapport, presque un réquisitoire, contre le Montréal-Sorel:

The Railway of the Company never has been completed, it has never come up to the standard of other railways in the country... The Bridges and culverts are in a very dangerous condition... That the stock has not been paid for is beyond question, and the action of the shareholders in passing such a resolution [une résolution des actionnaires enjoignant aux directeurs de la compagnie de ne pas demander le paiement des actions]

24 - C'est Wm Wainwright qui transmettra ce rapport de J. Hays, Montréal 30 novembre 1888, dans ANQ Cdf tir 15.

souscrites] has certainly not tended to strengthen the hands of the Directors...(25)

Le nouveau conseil d'administration, élu en 1889, et C.N. Armstrong annoncent aussitôt la ré-ouverture de la voie, et ils invitent le ministre P. Garneau à utiliser son influence pour convaincre le Grand-Tronc de fournir le roulant nécessaire pendant quelques semaines encore, car la voie est en bon état: "I have had a careful examination of the line made within the past few days, and the slight repairs that are necessary before running trains will be at-once made" (26). Garneau suggère à Armstrong d'attendre le dégel afin de pouvoir faire une inspection adéquate, mais Armstrong insiste que le printemps est la saison la plus profitable pour un chemin de fer. E. Moreau, le directeur du Bureau des chemins de fer informe Armstrong qu'une compagnie doit donner un avis d'un mois avant d'ouvrir une voie ferrée, mais il riposte que ce règlement ne s'applique qu'aux nouvelles voies ferrées et que l'inspection du Montréal-Sorel n'a pas lieu en vertu de la loi des chemins de fer, mais seulement pour satisfaire le public.

Armstrong n'est d'ailleurs pas à bout de ses moyens: il loue alors le Montréal-Sorel au Grand-Oriental, donnant ainsi l'impression de faire quelque chose. D'après un accord du 1er juin 1889 entre les deux compagnies, (signé par C.N. Armstrong, président du Montréal-Sorel et James Cooper, président du Grand-Oriental), le Grand-Oriental s'engage à faire les réparations nécessaires et à fournir du roulant au

25 - Rapport de C.B. Carter, président de la compagnie, aux actionnaires, le 12 mars 1889, dans ANQ Cdf tir 15.

26 - C.N. Armstrong à P. Garneau, Montréal 19 mars 1889, dans ANQ Cdf tir 15.

Montréal-Sorel. Ce traité est annulable à un mois d'avis, et la comédie, du reste, ne trompe personne (27). Une autre inspection a lieu en juin, et Armstrong s'empresse aussitôt de dire que les réparations exigées ont été exécutées, et la voie est rouverte. Mais à l'automne, jugeant la voie trop dangereuse, les employés de la compagnie arrêtent de travailler, affirmant que le Montréal-Sorel n'a pas effectué les réparations exigées par le gouvernement en juin. Louis Vallée fait une nouvelle inspection et recommande

...que la Cie soit notifiée immédiatement de fermer son chemin de fer... jusqu'à ce qu'elle ait exécuté toutes les réparations nécessaires pour mettre sa voie en bon état, et ce à la satisfaction de l'Ingénieur du Gouvernement (28).

Au mois de décembre, le gouvernement provincial ordonne la fermeture de la voie entre Verchères et Saint-Antoine. Un rapport de Louis Vallée, en 1891, mentionne que "la voie est aujourd'hui tellement herbée que sur une très grande partie l'on ne peut distinguer que les rails". Les traverses sont pourries, de même que les ponceaux et les garde-bestiaux. C'est à \$56.200 que l'ingénieur évalue le coût des réparations. Le Grand-Oriental veut lui-même réaliser ces réparations avec la subvention de \$20.000 accordée par le gouvernement fédéral en 1890, et il se dit prêt, à vingt-quatre heures d'avis, d'exécuter ces travaux sous la surveillance des ingénieurs du gouvernement. Quant à la subvention de

27 - Armstrong à Moreau, Montréal 19 mars 1889, dans ANQ Cdf tir 15; "Memorandum of agreement", daté du 1er juin 1889, copie dans ANQ Cdf tir 14.

28 - Louis Vallée à P. Garneau, Québec 8 novembre 1889, dans ANQ Cdf tir 14. Voir aussi E. Moreau à Armstrong, Québec 22 juin 1889; Armstrong à Moreau, Montréal 25 juin 1889; copie de l'arrêté en conseil 302, 22 juin 1889, dans ANQ Cdf tir 15.

\$150.000 votée par le gouvernement québécois, en 1890 aussi, elle est destinée à tout syndicat ou compagnie qui serait en mesure de remettre le Montréal-Sorel en état de fonctionner (29). A cette époque, la compagnie n'a même pas de responsable de la paie, ce poste étant inutile puisque la compagnie ne possède aucun argent.

Le Montréal-Sorel est mis sous séquestre en juin 1891, à la suite d'une requête du percepteur de taxes de Montréal et de F.-X. Choquet. Le séquestre est F. Grundy, de Sherbrooke. Celui-ci espère intéresser le Grand-Tronc à réparer la voie du Montréal-Sorel, mais il n'y réussit pas. Les obligataires, de leur côté, refusent d'investir de nouveaux fonds ("they have done their share, or, as one of them says 'been swindled quite sufficiently over the M.S.'") (30). Un nouveau séquestre, A.-A. Taillon, banquier de Sorel, remplace Grundy, mais il éprouve les mêmes difficultés que son prédécesseur. La compagnie doit interrompre son service sur toute la voie, et le Grand-Tronc menace de cesser l'exploitation de la section entre Longueuil et Saint-Lambert, tronçon important desservant quotidiennement 200 journaliers et 600 passagers qui se rendent à Montréal (31).

Après le renvoi du gouvernement Mercier, à la fin de 1891 et à la suite du scandale de la Baie des Chaleurs, le nouveau Commissaire des

29 - F.-X. Choquet à Garneau, Montréal 30 juin 1891; Carter et Goldstein, à Garneau, Montréal 29 juillet 1891; F. Grundy à E. Moreau, Sherbrooke 30 octobre 1891; R. Watson à Moreau, Montréal 6 octobre 1891; S.J. Simpson à Garneau, Montréal 6 octobre 1891; Garneau à Watson, Québec 19 octobre 1891, dans ANQ Cdf tir 14.

30 - F. Grundy à Moreau, Sherbrooke 17 octobre 1891, dans ANQ Cdf tir 14.

31 - Louis Vallée à A.-A. Taillon, Longueuil 14 décembre 1891; A.-A. Taillon à G.-A. Nantel, Sorel 31 décembre 1891; B. Normandin, maire, et al. à Boucher de Boucherville, s.l.s.d. [décembre 1891], dans ANQ Cdf tir 14.

travaux publics, G.-A. Nantel, demande qu'on lui remette "sans délai les pièces justificatives du paiement fait par les fidéi-commissaires" du Montréal-Sorel. Les trois syndics responsables de distribuer l'avance de \$112.500 du gouvernement provincial avaient en effet remis leur rapport en février 1889. Dès ce moment, l'opposition conservatrice avait dénoncé "l'odieux gaspillage" de cette opération, comme le démontrait le rapport rédigé en anglais ("Voilà comment M. Mercier respecte NOTRE LANGUE", dit l'Opposition!) et présenté par les trois syndics. En particulier, les Conservateurs soulignent les largesses faites au député de Chambly, R. Préfontaine, qui a touché \$13.500, à F.-X. Choquet, le candidat libéral défait dans Verchères, qui a reçu \$7.945, et à quelques autres personnages (32). A l'été de 1892, le gouvernement provincial nomme une Commission royale pour enquêter sur l'emploi des \$112.500 en 1887. Cette décision suit le refus de Choquet de fournir les documents demandés par le gouvernement, alléguant qu'il avait agi au nom de la compagnie et n'avait donc aucun compte à rendre au gouvernement. La Commission se compose de Philippe Baby Casgrain et de deux députés, Damase Parizeau et George Washington Stevens (33).

Au cours de son enquête, la Commission découvre que les syndics ont dépensé le \$112.500 à des usages non autorisés par la loi. Citons à

32 - Ce document des Conservateurs est imprimé. Il en existe une copie dans ANQ Cdf tir 84.

33 - Nantel à Armstrong et à Taillon, Québec 26 décembre 1891; S. LeSage à R. Préfontaine, Montréal 21 janvier 1892; F.-X. Choquet à LeSage, Montréal 21 janvier 1892; copie de l'arrêté en conseil 347, le 25 juin 1892, dans ANQ Cdf tir 84.

titre d'exemples la somme de \$28 pour acquitter les frais funéraires de l'ancien secrétaire de la compagnie (Wm Newhouse), \$400 pour une délégation allée demander des subventions à Ottawa, \$26.996 à Rouillard & Cie parce que cette entreprise possédait un journal et avait obtenu des subventions municipales en faveur du Montréal-Sorel, \$12 à \$13.000 utilisés pour faire des réparations. Tous ces emplois de la subvention contreviennent à la loi. Lors de l'enquête, Armstrong a naturellement d'énormes blancs de mémoire, oubliant tout à propos de sommes considérables, ne trouvant plus les documents qu'on lui réclame (34). Le rapport de la Commission ne semble jamais avoir été publié, mais toute la documentation et les témoignages sont conservés (35).

Entretiens, la voie reste toujours inexploitée, alors que plusieurs entrepreneurs se proposent pour effectuer les réparations que les gouvernements s'apprêtent à financer. Il y a d'abord l'entrepreneur H.J. Beemer, qui se déclare être le principal actionnaire du Grand-Oriental. MM. N.K. et M. Connally, obligataires du Montréal-Sorel, font aussi des propositions au gouvernement provincial. Enfin, le Grand-Oriental annonce qu'il a acquis tous les droits du Montréal-Sorel et qu'il s'apprête à exploiter la voie de ce dernier. Ce feu de paille fera un peu de fumée, mais ne jettera aucune chaleur. Le séquestre finit par confier les travaux de réparations à un syndicat formé par Louis Tourville,

34 - Voir à ce sujet la déposition de C.N. Armstrong devant la Commission royale d'enquête, ANQ PQ C-7-5, no 1.

35 - Toute la documentation sur cette question se trouve dans le fonds de la "Commission sur la construction du chemin de fer entre Montréal et Sorel", ANQ Fonds officiel, PQ C-7. On y trouvera le registre des procédures, les procès-verbaux des interrogatoires, les subpoenae, les exhibits. 5 cartons

Joel Leduc, Hyacinthe Beauchemin et Joseph-Misael Fortier (36).

En décembre 1892, Armstrong réussit à faire lever le sequestre de Taillon, mais cette victoire ne dure que trois jours puisque les obligataires de la compagnie font aussitôt saisir les propriétés du Montréal-Sorel en vertu de l'hypothèque créée en 1881 pour garantir les obligations de la compagnie. A.-A. Taillon et J. Wurtèle prennent donc possession de la ligne. Le gouvernement est prêt à permettre l'ouverture de la voie, mais la compagnie "reste en proie à mille procès, et sujet à être vendue à tout moment par le shérif de Montréal", comme l'affirme un des nombreux réclamants contre l'entreprise. Même C.N. Armstrong soumet une réclamation de \$2.217 que le syndic refuse de payer, ce qui devient l'occasion d'un autre procès (37).

De fait, le shérif de Montréal saisit les propriétés du Montréal-Sorel en mai 1894 et les met aux enchères le 1er juin 1894. Un syndicat acquiert le tout au prix modique de \$1.600 puis se fait constituer en société sous la raison de Rive-Sud (38).

Il faut cependant revenir un peu en arrière pour suivre l'évolution du frère jumeau du Montréal-Sorel, le Grand-Oriental. Ce dernier

-
- 36 - H.J. Beemer à Nantel, Québec 10 juin 1892, dans ANQ Cdf tir 14. Aussi C.N. Armstrong ("President Montreal + Sorel Railway Co.") à Nantel, Montréal 12 avril 1892; N.K. Connally et M. Connally au Gouvernement, Montréal 10 octobre 1892, dans ANQ Cdf tir 84. Au même endroit se trouve également une copie du contrat entre le séquestre et le syndicat, daté du 30 novembre 1892.
 - 37 - Armstrong à Nantel, Montréal 14 décembre 1892 et Vallée à Nantel, Québec 8 février 1893; A. Larivière à Moreau, Québec 31 mars 1893, dans ANQ Cdf tir 84. Toutes les autres réclamations contre la compagnie se trouvent au même endroit.
 - 38 - Voir l'acte de vente du shérif, daté du 7 juillet 1894, dont il existe une copie timbrée dans ANQ Cdf tir 82.

reçoit sa constitution par une loi fédérale de 1882 l'autorisant à construire une voie ferrée depuis Dundee, au sud-ouest de la province de Québec, jusqu'à Lévis. Au début, James Armstrong est président à la fois du Grand-Oriental et du Montréal-Sorel (39). Après des années de piétinement, la compagnie annonce soudainement, en 1886, qu'elle se prépare à construire la section entre la rivière Yamaska et la rivière Saint-François (Voir la carte XV). Cette décision n'a sans doute pas d'autre explication que l'existence d'une subvention fédérale, votée la même année en faveur de cette section. La question des subventions est capitale puisque la rive sud du Saint-Laurent présente l'inconvénient, pour un chemin de fer, d'un grand nombre de rivières importantes: la Richelieu, la Yamaska, la Saint-François, la Nicolet, la Bécancour, la Chaudière. Le président de la compagnie, L.-H. Massue, demande aussi une subvention provinciale de \$4.000 le mille, affirmant que sans cet argent la compagnie ne pourra donner suite à ses projets ni permettre au contracteur C.N. Armstrong d'exécuter le contrat qu'il a signé le 3 septembre 1886 pour cette première section (40). Plus spécifiquement, la compagnie réclame la partie non utilisée d'une subvention attribuée autrefois au Philipsburg-Farnham-Yamaska (devenu depuis le Jonction-Lac-Champlain-Saint-Laurent). Le gouvernement consent à ce transport de subvention à la condition que la section de 7 milles entre la rivière

39 - Le premier conseil d'administration élu se compose de James Armstrong, L.-H. Massue, T.-R. Thibaudeau, J.S.C. Wurtèle, C.N. Armstrong, C.B. Carter. Voir la copie du procès-verbal de la réunion du 7 juin 1882, dans ANQ Cdf tir 16.

40 - Monetary Times 2 juillet 1886, p. 8. Voir aussi C.N. Armstrong à J.-J. Ross, Montréal 3 septembre 1886, dans ANQ Cdf tir 15.

Saint-François et Yamaska soit construite aussitôt. A la fin de 1887, cette condition est remplie et le terrassement est terminé sur la section entre la rivière Nicolet et Saint-Grégoire.

Au cours de 1887, C.N. Armstrong devient le principal acteur dans l'histoire du Grand-Oriental, dont il obtient le contrat de construction le 20 octobre 1887 (41). Sa principale tâche s'impose d'elle-même: recueillir des subventions. Il soulève à cette fin le mécontentement régional des habitants de la rive sud. On voit par exemple les habitants de Saint-Pierre-les-Becquets présenter une requête pour demander que l'Intercolonial, dont le terminus se trouve à Lévis, soit prolongé jusqu'à Saint-Grégoire, sur l'embranchement d'Arthabaska du Grand-Tronc, et où le Grand-Oriental doit se rendre. En avril 1887, le gouvernement fédéral accorde \$3.200 le mille pour les 30 milles entre Saint-Grégoire et Nicolet, tandis que le gouvernement provincial, la même année, offre \$4.000 le mille pour les 39 milles entre Drummondville et Doucet's Landing, en face de Trois-Rivières. Mais la compagnie continue de réclamer des subventions supplémentaires pour les ponts et pour les sections non encore subventionnées de sa voie. Elle renonce à se rendre jusqu'à Dundee, à l'ouest, mais elle réclame des subventions pour se rendre jusqu'à Lévis à l'est (42).

Les travaux progressent peu en 1888, et l'année suivante, la compagnie demande la reconduction de ses subventions, réclame aussi

41 - Voir le document du 5 mai 1895, entre Armstrong et le syndicat de la Rive-Sud, dans ANQ Cdf tir 82.

42 - Armstrong à Mercier, Montréal 25 mai 1888 (il y a deux lettres différentes, le même jour, du même au même), dans ANQ Cdf tir 15.

qu'elles soient portées à \$5.000 et 5.000 acres le mille pour les parties non encore subventionnées, enfin que le gouvernement accorde \$75.000 pour la construction d'un pont sur la rivière Saint-François. Pour appuyer sa requête, Armstrong affirme que \$150.000 ont déjà été dépensés sur la voie, ce qui paraît bien étonnant quand on sait les difficultés qu'il éprouve à financer celle-ci et ses autres entreprises. Diverses subventions provinciales et fédérales sont attribuées au Grand-Oriental en 1889 et 1890 (43).

En mai 1890, une requête signée par dix-huit ouvriers demande au gouvernement qu'il paye leurs salaires pour le travail fourni sur la section entre Saint-Grégoire et Nicolet. En période d'élections, le gouvernement se doit de faire preuve de générosité. Temps d'élections, temps de promesses! Ainsi, pendant qu'il rend justice à quelques ouvriers en payant leurs salaires, le gouvernement de Mercier ne compte pas ses faveurs aux compagnies ferroviaires de la province. Elles en profitent toutes, y compris le Grand-Oriental que Mercier comble d'une

43 - Requête du Grand-Oriental, signée par James Cooper, janvier 1889; J. Cooper à Garneau, Montréal 27 février 1889; Garneau à Cooper, Québec 7 mars 1889; Cooper à Garneau, Montréal 8 mars 1889; R. Préfontaine à Garneau, Montréal 9 mars 1889; Moreau télégraphie à Armstrong, Québec 12 mars 1889, dans ANQ Cdf tir 15. Voir aussi le Mémoire du Grand-Oriental au Lieutenant-gouverneur, signé par le vice-président A.B. Chaffee et les directeurs T.T. Turnbull, Cirice Têtu et F. Vanasse, Montréal 13 mars 1890, dans Sess Pap Can XXII, no 15, 1889, doc no 22m, p. 13-14.

promesse de subvention de \$3.200 le mille pour 67 milles de voie (44).

Les ouvriers ne sont pas les seuls à se plaindre, car certains contracteurs ont aussi des réclamations contre la compagnie. Imperturbable, Armstrong répond au gouvernement que les sous-contracteurs n'ont pas remis à leurs ouvriers tout l'argent qui leur revenait. Il exige, lui dont les comptes sont toujours introuvables, que les sous-contracteurs produisent des états détaillés de leurs déboursés, et finit par dire, comme d'habitude, que les réclamations contre lui sont mal fondées, que le gouvernement n'a pas ou ne devrait pas se mêler de cette question, enfin que "I will make it my personal business as soon as I hear from them to go to Nicolet + see every just claim paid" (45). Le schème est partout pareil: sur le Baie-des-Chaleurs, sur le Montréal-Sorel, sur le Grand-Oriental, sur le Grand-Nord, partout, Armstrong répète que le gouvernement n'a pas à se mêler des réclamations des ouvriers, des fournisseurs ou des contracteurs, que lui-même s'en occupera "personnellement", que toutes les réclamations justes seront payées "promptement". Mais pour Armstrong, une réclamation en souffrance est presque par définition une réclamation injustifiée!

Les problèmes financiers du contracteur Armstrong sont considérables. Pour éviter les ennuis avec la Banque de Montréal, il tient beaucoup à

44 - Requête à E. Moreau, s.l. 20 mai 1890; copie de l'arrêté en conseil 222, le 28 mai 1890; rapport du ministre (copie), le 19 juin 1890, au Conseil des ministres, dans ANQ Cdf tir 14. Voir aussi Mercier au Président du Grand-Oriental, Québec 7 juin 1890, dans ANQ Cdf tir 15.

45 - P.-B. Lavoie à Moreau, Montréal 28 juillet 1890; A. Major et Aquin, contracteurs, à Garneau, Nicolet 30 juillet 1890; C.N. Armstrong à Moreau, Montréal 11 août 1890; C.N. Armstrong à "Morrâu" (sic), Montréal 3 octobre 1890, dans ANQ Cdf tir 15.

ce que le gouvernement ne réduise aucunement la subvention afférant à la section entre Saint-Grégoire et la rivière Nicolet. Ainsi, Armstrong se trouve coincé de toutes parts: par la Banque de Montréal, par les ouvriers, par les sous-contracteurs (46). Les plaintes continueront durant 1890, et les députés de la région, en septembre, demandent au ministre Garneau de rendre justice aux "pauvres malheureux" impayés, car "si la compagnie met la main sur l'argent, il est bien probable que les présents comptes ne seront pas payés". L'ancien député Houde suggère à Garneau de le nommer lui-même pour payer les comptes "de préférence au Notaire Poirier qui a travaillé et voté contre nous" (47). Selon Garneau, le comportement de la compagnie "a forcé le gouvernement, - comme dans le cas d'autres chemins de fer, - à prendre fait et cause pour les ~~ouvriers~~ et fournisseurs lésés" (48). Pour mettre la compagnie à l'abri des saisis, Armstrong a pris la précaution de se faire transporter, à son nom propre, la matériel roulant du Grand-Oriental.

Malgré ses difficultés financières, et aussi à cause d'elles, la compagnie ne cesse de réclamer de nouvelles subventions. Par un curieux phénomène qui se produit fréquemment, les députés et les habitants de la région sont à la fois les critiques de la compagnie et aussi ceux qui réclament du gouvernement qu'il aide davantage l'entreprise. Ainsi, le conseil municipal de Nicolet et les députés de la région demandent à la fin

46 - Armstrong à Moreau, Montréal 19 août 1890 et Moreau à Armstrong, Québec 26 août 1890, dans ANQ Cdf tir 14.

47 - Requête des ouvriers à Garneau, 30 septembre 1890; C.-E. Houde à Monfette, Nicolet 30 septembre 1890, dans ANQ Cdf tir 15.

48 - Garneau à C. Beausoleil, Québec 20 octobre 1890, dans ANQ Cdf tir 14.

de 1890 que le gouvernement de Mercier vienne en aide au Grand-Oriental, mais aucune subvention ne sera attribuée à la section entre Saint-Grégoire et Lévis. Les travaux de construction cessent alors complètement, comme l'indique un commentaire du notaire J.-A. Poirier, nommé au printemps de 1891 pour payer les réclamations contre le Grand-Oriental. "Mr. Armstrong ne paraît pas pressé pour prendre les contrats des terrains expropriés que j'ai instruction de payer sur la section de son chemin entre Nicolet et Saint-Grégoire" (49).

Deux tronçons, un premier de 7 milles entre Yamaska et la rivière Saint-François, et un second de 6 milles entre Nicolet et Saint-Grégoire, composent à cette époque la voie du Grand-Oriental (Voir la carte XV). Aussi, la compagnie a théoriquement 67 milles de voie en construction, entre Saint-Grégoire et la rivière Chaudière, et un autre 15 milles en construction entre Nicolet et la rivière Saint-François.

Une nouvelle création de Armstrong voit le jour en 1894, quand naît le Atlantique-Lac-Supérieur, un projet qui se propose d'établir une ligne ferroviaire continue entre l'Atlantique et le lac Supérieur, en fusionnant le Baie-des-Chaleurs, le Grand-Oriental (deux compagnies en grandes difficultés financières et où Armstrong possède des intérêts), et en leur ajoutant d'autres lignes. Officiellement, à cette époque, c'est donc le Atlantique-Lac-Supérieur qui exécute des travaux de construction sur la voie du Grand-Oriental et qui érige le pont sur la rivière Nicolet. Ce tour de passe-passe ne trompe cependant personne, et le Grand-Oriental, du reste, perd à ce moment toutes ses subventions.

49 - J.-A. Poirier à Moreau, Saint-Grégoire 4 mai 1891, dans ANQ Cdf tir 14.

En effet, après les prodigalités du régime Mercier, le retour des Conservateurs au pouvoir marque un temps d'arrêt dans l'extravagante politique québécoise de subventions aux sociétés ferroviaires. Ainsi, en 1894, une loi provinciale énumère toute une série de subventions considérées comme périmées, et cette liste comprend les subventions du Grand-Oriental.

Dans ces conditions, l'entreprise connaît une impasse complète. Sans la promesse de subventions, on imagine bien l'inutilité des deux tronçons, du reste inexploités, que la compagnie possède, et sur lesquels, par surcroît, des rails ont été enlevés. De plus, Armstrong vient de perdre la maîtrise du Montréal-Sorel que le shérif a saisi et vendu aux enchères en 1894. La création du Atlantique-Lac-Supérieur n'est donc qu'un coup d'épée dans l'eau, et Armstrong, après avoir signé quelques accords qu'il ne respecte pas, disparaît en Angleterre. Les manigances de l'infatigable Armstrong n'ont guère plus de suite que les précédentes, et en 1899, le shérif s'empare des propriétés du Grand-Oriental et les met aux enchères. Acquisées par R. Préfontaine le 29 août 1899, elles passent, quelques mois plus tard, au Rive-Sud. Cette dernière compagnie a donc acquis successivement le Montréal-Sorel en 1894 et le Grand-Oriental en 1899. Elle jouit de l'appui des habitants de la rive sud qui ne cessent de réclamer une artère directe, à travers leur région, entre Montréal et Québec. Même la Chambre de commerce du district de Montréal donne son appui au projet (50).

50 - Voir le Rapport annuel de la Chambre de Commerce du District de Montréal. 1899.. Un exemplaire de ce rapport se trouve dans ANQ Cdf tir 82.

Les principaux promoteurs du Rive-Sud ont formé à la fin de 1893 un syndicat. Composé de l'honorable Louis Tourville, Joel Leduc, J.-M. Fortier et Hyacinthe Beauchemin, il a acheté de H.J. Beemer tous ses droits, titres et intérêts dans le Grand-Oriental, y compris la majorité des actions du Montréal-Sorel. Cette transaction a coûté \$60.000 au syndicat qui aura en priorité le droit de se faire rembourser à même les titres obligataires du futur Rive-Sud (51). Ayant acquis les droits de Beemer, le syndicat se tourne vers Armstrong qui possède aussi des intérêts considérables dans les deux compagnies. Mais à la suite de manoeuvres exécutées par Armstrong, le contrôle du Grand-Oriental échappe à l'emprise du syndicat de la Rive-Sud.

Déclaré "à l'avantage général du Canada" en 1896, le Rive-Sud recevra en 1899 une subvention fédérale de \$3.000 le mille et 50% des coûts en excès de \$15.000 le mille, pourvu toutefois que la subvention totale ne dépasse pas \$6.400 le mille. La compagnie reçoit également une subvention de \$35.000 pour le pont sur la rivière Richelieu. La construction de ce pont, du reste, soulève l'opposition de certains groupes reliés à la navigation et qui souhaitent pour le pont des portées plus longues (52). D'autres subventions suivront en 1901 et en 1903. L'entreprise, cependant, ne connaîtra pas le succès, et comme ses deux prédécesseurs, elle finit par être vendue aux enchères en 1905, alors qu'elle est acquise par le Delaware & Hudson qui la fusionne au Québec-Sud pour former, l'année suivante, le Québec-Montréal-Sud.

51 - Acte du 5 décembre 1893, à Québec, copie dans ANQ Cdf tir. 82.

52 - "Railway Committee of the Privy Council. Minute Book", dans APC RG 46, vol 3, p. 269-270 et p. 283-284; aussi vol 3, p. 314-316; et vol 4, p. 60 et p. 67-68.

II - Le Québec-Sud

Tout comme le Rive-Sud de la section précédente, le Québec-Sud nait de la réunion de deux voies ferrées différentes, le Comtés-Unis et le Vallée-Est-Richelieu.

La première de ces lignes, le Comtés-Unis, possède une charte provinciale de 1883, alors qu'il compte parmi ses promoteurs H. Mercier, trois autres députés et trois maires de la région. Dans son projet, la société se propose de construire une ligne depuis le village de Richelieu, jusqu'à la rivière Richelieu, puis jusqu'au fleuve Saint-Laurent. Ayant par "inadvertance" oublié de faire la preuve de ses ressources financières, la compagnie demanda en 1888 la reconduction de sa charte, ce qui lui est accordé. Elle obtient la même année une subvention de 5.000 acres le mille, qu'elle convertit l'année suivante en une subvention en argent.

Dans une "humble requête" qu'elle soumet au gouvernement provincial, la compagnie souligne l'importance de son projet qui formera

...un chaînon nécessaire dans le grand réseau de lignes de chemin de fer que le gouvernement national a patriotiquement entrepris d'établir. La ligne fournira un débouché à un certain nombre de vieilles paroisses riches et peuplées qui sont isolées, durant les mauvaises saisons, de leur marchés ordinaires... Que pour des raisons qu'il n'est pas nécessaire de mentionner Votre Requérante ne peut compter sur l'assistance des autorités fédérales actuelles. Il serait juste de mettre la compagnie sur un pied d'égalité avec les autres compagnies semblables (53).

53. - Requête de la compagnie à Mercier, Saint-Hyacinthe 9 janvier 1890, dans ANQ Cdf tir 48. Voir aussi J.-H. Tessier à Collingwood Schreiber, Acton-Vale 20 mai 1889, dans Com Cdf, APC RG 46 no. 3896.

Comme tant d'autres, la compagnie profitera des largesses du gouvernement Mercier à la veille des élections de juin 1890.

Les documents officiels (profils, livres de renvoi, plan) sont déposés au cours de 1891, mais la compagnie a du mal à trouver les fonds et à commencer ses travaux. Même la modeste avance de \$75 le mille devient importante, comme le souligne le président de l'entreprise,

L.-F. Morison:

Je ne voudrais pas être importun, mais la nécessité fait sortir les loups du bois + je vous prie de vouloir bien faire tenir au plus tôt les documents nécessaires pour que je me fasse payer les \$75 le mille. J'en ai très grand besoin + vous demande la chose comme faveur personnelle (54):

Le gouvernement, alors aux prises avec le scandale de la Baie des Chaleurs, semble piétiner. Malgré tout, les travaux avancent, et une section de 18,6 milles subit l'inspection du gouvernement à la fin de 1892, ce qui permet à la compagnie de toucher une partie de ses subventions (Voir la carte XVI).

Au début de 1893, de nombreuses plaintes contre le Comtés-Unis parviennent au gouvernement provincial. Le directeur du Bureau des chemins de fer, E. Moreau, écrit au président et ancien contracteur du Comtés-Unis, C.D. Maze, pour le mettre en demeure de "prendre de suite les mesures nécessaires pour que ces propriétaires et journaliers soient payés sans retard de leurs légitimes créances" (55). Ces réclamations atteignent aussi les députés de la région.

54 - L.-F. Morison à Moreau, Saint-Hyacinthe 21 août 1891, dans ANQ Cdf tir 48.

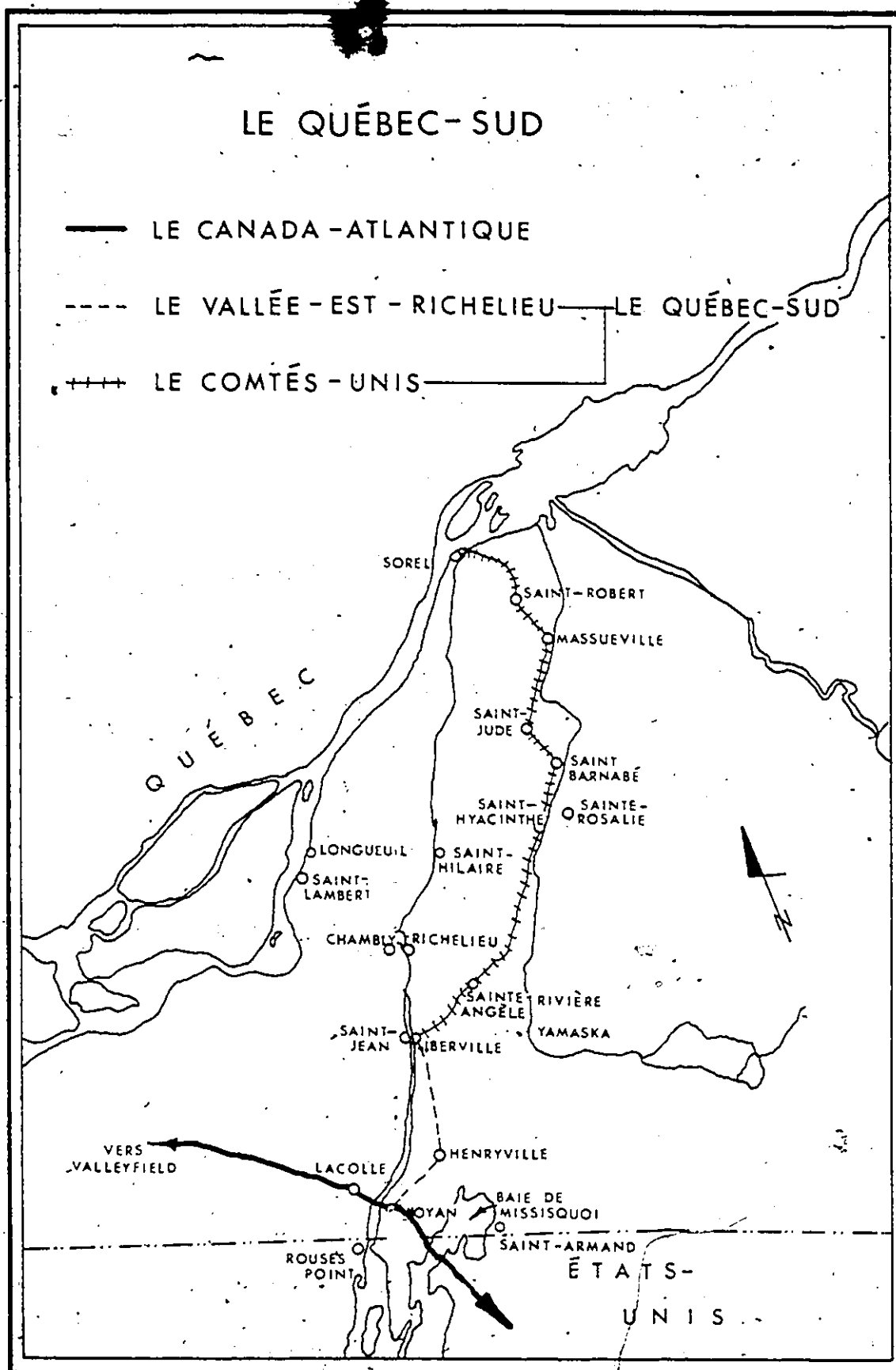
55 - H.-E. Poulin à G.-A. Gigault, Marieville 22 mars 1893 et Moreau à Charles-D. Maze, Québec 28 mars 1893, dans ANQ Cdf tir 48.

LE QUÉBEC-SUD

— LE CANADA-ATLANTIQUE

---- LE VALLÉE-EST-RICHELIEU — LE QUÉBEC-SUD

++++ LE COMTÉS-UNIS



La section entre Saint-Angèle et Saint-Hyacinthe, une distance d'environ 19 milles, ouvre à la fin de 1892, tandis qu'une autre dizaine de milles, entre Saint-Angèle et Iberville ouvre en 1893. Enfin, une section de 30 milles environ, entre Saint-Hyacinthe et la jonction de Bellevue, ouvre à la circulation en 1896. Ces travaux se réalisent grâce aux subventions dont dispose la compagnie. En 1892, Ottava a offert \$3.200 le mille pour 32 milles entre Saint-Jean et Sainte-Rosalie, mais l'année suivante, la subvention est réaffectée à la section entre Iberville et Saint-Hyacinthe. En 1894, une autre section de 32 milles, de Saint-Hyacinthe à Sorel, se voit subventionnée. Au total, le Comtés-Unis s'étendra sur une soixantaine de milles, mais la compagnie demande la totalité des subventions pour 66 milles. De grands besoins d'argent pressent Maze et la compagnie, et plusieurs créanciers se sont déjà adressés au gouvernement provincial pour obtenir justice. Le mal est appelé à durer puisque le trafic est faible sur la nouvelle ligne (56). Néanmoins, en 1895⁶, le Comtés-Unis acquiert le Vallée-Est-Richelieu et annonce l'année suivante que la voie ferrée serait prolongée vers le sud depuis Iberville jusqu'à Noyan. De fait, ce prolongement est construit et ouvert en 1898 (57).

En 1900, le Comtés-Unis passe au Québec-Sud, une société appartenant au Delaware & Hudson.

Quant au Vallée-Est-Richelieu, il est constitué en 1890 par une loi provinciale l'autorisant à construire une voie ferrée entre un point dans

56 - Requête du Comtés-Unis au Lieutenant-gouverneur, 29 janvier 1895; Maze à Nantel, 29 janvier 1896, dans ANQ Cdf tir 48.

57 - Selon les sources, la voie s'arrête ou à Noyan ou à Lacolle.

le comté de Missisquoi et un point sur la ligne du Grand-Tronc, entre Saint-Hyacinthe et Saint-Hilaire. Ce tracé devient donc, en quelque sorte, le prolongement du Comtés-Unis. A son extrémité sud, le Vallée-Est-Richelieu doit se raccorder au Canada-Atlantique. Au départ, la compagnie adopte le "tracé Beauchamp", du nom de l'ingénieur qui le fixe, entre Saint-Georges-d'Henryville et la frontière, et suit une direction sud-ouest vers Saint-Thomas, situé en face de Lacolle, où se rend le Canada-Atlantique qui doit y construire un pont pour enjamber le Richelieu (58). Le principal promoteur du Vallée-Est-Richelieu, Charles D. Maze, contrôle également les chemins de fer Comtés-Unis et Richelieu-Lac-Memphrémagog (constitué en 1892), et aussi le Highgate - Canada, situé au Vermont et permettant un raccordement avec le Boston + Maine.

Au début de 1894, le Vallée-Est-Richelieu et le Canada-Atlantique signent un traité où ils conviennent que Maze construira, entre la rivière Richelieu et la frontière, près de Saint-Armand, une voie ferrée que louera plus tard le Canada-Atlantique. Selon cet accord, le Vallée-Est-Richelieu renonce donc au "tracé Beauchamp" et adopte le "tracé McCarthy" pour se raccorder au Canada-Atlantique non pas à Lacolle comme prévu initialement, mais à la baie Missisquoi où ce dernier doit se rendre. Après que le Grand-Tronc eut pris contrôle du Canada-Atlantique et décidé de ne pas le prolonger au-delà de Lacolle, le Vallée-Est-Richelieu, en 1897, revient donc à son tracé initial, le "tracé Beauchamp".

58 - Sur cette affaire du pont de Lacolle, voir l'historique du Canada-Atlantique.

En 1895, le Comtés-Unis acquiert le contrôle du Vallée-Est-Richelieu, et C.D. Maze demande en faveur de ce dernier de nouveaux délais pour l'emploi des subventions puisqu'il serait "cruel de les [les promoteurs] mettre en banqueroute au moment où ils achèvent l'oeuvre commencée" (59). Ensemble, les deux compagnies formeront en 1900 le Québec-Sud, propriété du Delaware & Hudson. Ce dernier achète en 1905 le Rive-Sud qu'il fusionne l'année suivante au Québec-Sud et rebaptise le tout Québec-Montréal-Sud. Cette société et toutes ses lignes sont achetées par Le Canadien-National en 1929, avec le Jonction-Napierville, une petite ligne créée en 1888 mais construite seulement au XXe siècle, entre la jonction Delson et la frontière américaine. Ce petit tronçon appartient également au Delaware & Hudson jusqu'en 1929.

Conclusion

Le Québec-Montréal-Sud apporte un autre exemple de la manière dont se constituent la plupart des réseaux québécois ou canadiens. Au départ, nous trouvons des petites compagnies mal financées, sans ressources ni crédit, qui se lancent dans des projets qu'elles sont incapables de réussir. Elles finissent par tomber en faillite, et une autre société les englobant voit le jour. Celle-ci connaît le même processus allant des grands départs aux fins lamentables. Ainsi s'érigent des pyramides de compagnies ferroviaires. Ce cheminement est typique, et il nous fait passer, par exemple, du Montréal-Sorel au Rive-Sud au Québec-Montréal-Sud au Canadien-National en moins de cinquante ans. L'expansion des réseaux, souvent, se réalise grâce à

59 - C.D. Maze à Nantel, Montréal 18 novembre 1895, dans ANQ Cdf tir 48.

la ruine des compagnies antécédentes.

Pour décrire et résumer les pires aspects du monde ferroviaire au XIXe siècle, il se trouve peu d'exemples mieux choisis que celui du Montréal-Sorel. Son histoire est un catalogue d'erreurs, une longue suite de développements embrouillés dont notre texte ne donne encore qu'une faible image. Ce fait peut donc justifier l'importance et la longueur que nous avons accordée par cette compagnie. Justement parce qu'elle représente un cas extrême, elle expose par ses malheurs beaucoup des difficultés auxquelles se heurte le développement ferroviaire québécois au XIXe siècle. Le désir légitime des habitants de la rive sud du Saint-Laurent d'obtenir une voie ferrée entre la région de Montréal et Lévis est le terrain fertile où se développent plusieurs projets de construction ferroviaire. Il ne manque ni de politiciens ni d'entrepreneurs pour exploiter les bons sentiments de la région. Parmi cette faune, C.N. Armstrong ressort avec éclat.

De tous les entrepreneurs québécois du XIXe siècle, peu auraient autant de droit que lui de représenter le cas-type du "robber baron" (Voir à ce sujet la discussion des entrepreneurs dans le chapitre II). Visionnaire, hyperactif, mégalomane, débordant d'énergie, trempant dans tous les complots et dans toutes les manigances, ne reculant devant aucun scrupule, harcelant sans arrêt les politiciens et les gouvernements, se dérochant continuellement devant ses créanciers, négligeant fréquemment de payer ses ouvriers et ses dettes, Armstrong se croit toujours la victime de tout ce qui lui arrive. Conformément à la définition d'entrepreneur que donne Schumpeter, il n'a pas ou en tout cas n'investit pas ses ressources dans les entreprises qu'il lance. Il doit

donc convaincre ou les investisseurs ou les gouvernements à lui avancer des fonds. Le reste des dépenses est couvert par les salaires et les fournitures qu'il tarde à rembourser. Ce modèle d'action se retrouve dans toutes les entreprises de Armstrong: dans le Baie-des-Chaleurs, dans le Grand-Nord, dans le Atlantique-Lac-Supérieur, et, bien entendu, dans les deux entreprises qui nous intéressent ici, le Montréal-Sorel et le Grand-Oriental.

Le Montréal-Sorel entre le premier en scène. Son histoire n'est qu'une suite ininterrompue de tiraillements financiers insolubles, d'arrêts de service, et de tous les maux et les malheurs qui peuvent noircir l'histoire d'une entreprise ferroviaire. Les visions grandioses et le caractère intempestif de Armstrong tissent la toile de fond de toute l'histoire du Montréal-Sorel. Ainsi, en l'espace d'une dizaine d'années, la voie est successivement exploitée par son contracteur, louée au Sud-Est (qui tombe lui-même en faillite quelques mois plus tard!), puis au Grand-Tronc. Ensuite, la compagnie reprend elle-même le contrôle de la voie, mais devra abandonner peu après le service à cause de l'état dangereux de la voie et de son équipement. Tombée entre les mains d'un séquestre, la ligne est reprise, puis saisie par les obligataires avant d'être finalement vendue aux enchères par le shérif de Montréal en 1894 au prix de \$20.000 et acquise par le Rive-Sud.

Les actionnaires du Montréal-Sorel ont trompé le gouvernement et les obligataires en ne versant même pas 10% de leurs souscriptions. A défaut d'argent, le contracteur Armstrong fait son travail trop vite. Mal construite, mal exploitée, mal entretenue, comment cette ligne pouvait-elle devenir rentable? Les sections dangereuses sont soumises

à de fréquentes inspections à cause des plaintes qui ne cessent de parvenir aux gouvernements provincial et fédéral. Devant les pressions qu'exercent les habitants de la région et devant le danger d'une fermeture permanente de la voie, les gouvernements sont à plusieurs reprises amenés à donner des fonds supplémentaires au Montréal-Sorel pour qu'il remette sa voie en état de fonctionner. La compagnie est criblée de dettes, sujette à d'innombrables poursuites en justice.

En 1887, le gouvernement provincial de Mercier fait une avance de \$112.500 à la compagnie pour payer les réclamations privilégiées contre la compagnie. Mise entre les mains de Armstrong et de deux politiciens libéraux (R. Préfontaine et F.-X. Choquet), la somme ne sert pas exactement les fins auxquelles le gouvernement la destinait. A leur retour au pouvoir, à la fin de 1891, les Conservateurs vont s'intéresser à cette somme, et finissent par créer, en 1892, une commission royale pour enquêter sur la construction du Montréal-Sorel. Ne pouvant plus échapper à ses nombreux créanciers, la compagnie tombe définitivement en faillite en 1894. Le Rive-Sud en fait alors l'acquisition.

Des contrats antérieurs entre le syndicat de la Rive-Sud et Armstrong prévoyaient que le Grand-Oriental devait aussi passer entre les mains du syndicat. Les manigances de Armstrong vont cependant empêcher la réalisation de ce projet. Bien qu'initialement conçu comme une voie ferrée devant relier Dundee, dans le sud-ouest de la province, à Lévis, le Grand-Oriental réduit tôt l'envergure de ses ambitions. Il s'allie au Montréal-Sorel et ne songe plus, dès les années quatre-vingt, qu'à construire une voie entre Sorel et Lévis. De fait, seulement deux petits tronçons, environ 13 milles au total, seront construits. Le

Grand-Oriental échappe au Rive-Sud en 1894, mais en 1899 il y est absorbé.

A ce moment, le Rive-Sud possède donc les sections construites par le Montréal-Sorel et le Grand-Oriental, mais il tombe lui-même en faillite quelques années plus tard, et en 1905, il est vendu au Delaware & Hudson.

Cette compagnie a déjà acquis, en 1900, les chemins de fer de Comtés-Unis et de Vallée-Est-Richelieu. Le premier a construit une voie ferrée entre Sorel et Iberville, et son propriétaire, C.D. Maze, acquiert le Vallée-Est-Richelieu, qui devient ainsi un prolongement du Comtés-Unis d'Iberville jusqu'à Noyan, près de la frontière américaine, en face de Lacolle. Les deux forment le Québec-Sud en 1900.

Le Delaware & Hudson achète donc les éléments du Québec-Sud (en 1900), puis le Rive-Sud (en 1905), et les fusionne en 1906 dans une nouvelle compagnie, le Québec-Montréal-Sud. Cette société témoigne non seulement de la manière dont se constitue un réseau ferroviaire, mais encore des efforts de plusieurs compagnies ferroviaires américaines pour s'étendre au nord et ainsi se créer des arrières-pays économiques. Surtout, ces compagnies américaines souhaitent accéder au noeud commercial que représente Montréal. Ainsi, la plupart des grands réseaux ferroviaires de la Nouvelle-Angleterre cherchent à acquérir des prolongements au Canada. C'est le cas du Maine-Central qui acquiert au Québec le Hereford et le Dominion-Lime. Du Boston & Maine de qui dépend finalement le Vallée-Massawippi. Du Vermont-Central qui contrôle le Jonction-Montréal-Vermont et le S.S.C.. Du Delaware & Hudson qui acquiert le Rive-Sud et le Québec-Sud, et en 1907 le Jonction-Napierville. Du New-York-Central qui fait construire le Saint-Laurent-Adirondack pour avoir accès à Montréal. Cette énumération démontre

l'étendue du phénomène. Cependant, l'importance des réseaux canadiens assurera leur domination finale, et plusieurs compagnies américaines vont ainsi se départir éventuellement de leurs propriétés canadiennes en faveur du Pacifique-Canadien ou du Canadien-National.

CHAPITRE VI

LES LIGNES DU CANADIEN-NATIONAL DANS L'EST DU QUEBEC

Le chapitre actuel fait exception au principe qui nous a guidé dans les trois précédents, celui d'analyser l'histoire des compagnies en les regroupant par réseau. Ici, nous réunissons trois sociétés ferroviaires qui jouissent d'une situation géographique commune, dans l'est du Québec, et une certaine complémentarité. Il s'agit en premier lieu de l'Intercolonial, construit par le gouvernement fédéral durant la première décennie de la Confédération pour relier les Maritimes au Canada central, et de deux autres entreprises qui lui sont en fait tributaires, le Québec-Oriental et le Témiscouata. Ces trois chemins de fer seront respectivement intégrés dans le Canadien-National en 1919, en 1926 et en 1936.

I - L'Intercolonial

Bien que justement considéré comme un chemin de fer voué particulièrement aux intérêts des provinces atlantiques, l'Intercolonial est aussi, au XIXe siècle, une ligne québécoise qui, à la fin du siècle, atteint Montréal et dont il est souvent question de prolonger la voie vers l'Ouest et jusqu'au Pacifique. Plus que tout autre argument, la promesse de construire l'Intercolonial et l'assurance d'une aide impériale pour réaliser le projet ont convaincu les Maritimes, notamment le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, d'entrer dans la Confédération. Depuis 1828, plusieurs projets de chemins de fer avaient échoué sur l'écueil du financement. Outre cet obstacle financier, particulièrement

la nécessité d'obtenir une aide impériale substantielle, des considérations militaires, c'est-à-dire le besoin de construire la voie ferrée aussi loin que possible de la frontière américaine, avaient ruiné tous les projets avant 1864 (1).

Plusieurs villes atlantiques, à cette époque, se disputent du reste le futur terminus de l'Intercolonial. La première en lice est Saint-Andrews qui lance en 1828 le projet du Québec-Saint-Andrews, chemin qui doit cependant traverser des territoires revendiqués par les Américains et que le traité d'Ashburton, en 1842, leur rendra. Ce sera la mort du projet. L'insurrection de 1837-1838 rend le gouvernement britannique sensible à ses besoins militaires dans les Canadas, et il envisage en 1844 la construction d'une route de terre entre les Maritimes et les Canadas. Mais à la demande de ses colonies nord-américaines, il ordonne à des ingénieurs militaires, sous le major Robinson, d'effectuer des relevés pour la construction d'un chemin de fer Intercolonial. A la suite de ces travaux exploratoires, exécutés entre 1846 et 1848, le rapport des ingénieurs évalue le coût d'une voie ferrée entre Halifax et Québec à 25 millions stg et la distance à 635 milles. En Grande-Bretagne, plusieurs rêvent d'associer des projets de colonisation à la construction de cette voie ferrée. Après avoir fait de vagues promesses d'aide en faveur de l'Intercolonial, le gouvernement impérial, en 1850, se défile, et tous les efforts énergiques de

1 - L'historique de l'Intercolonial est écrit dès 1876 par l'ingénieur responsable de la construction: Sandford Fleming, The Intercolonial. A Historical Sketch of the inception, location, construction and completion of the line of railway uniting the Inland and Atlantic provinces of the Dominion, with maps and numerous illustrations, Montréal, Dawson Brothers, 1876. Voir aussi G.R. Stevens, Canadian National Railways, vol. I, p. 151-222.

Joseph Howe, l'armée suivante, n'y changeront rien. Les efforts de la période 1849-1852 en faveur de l'Intercolonial ont cependant un effet immédiat dans les Canadas, soit la construction du Grand-Tronc, conçu initialement comme un prolongement du premier. Le projet reprend brièvement vie en 1857, puis deux conférences tenues à Québec, en 1861, et en 1862, relancent l'entreprise. Une commission de trois ingénieurs, nommée en 1863, fait des relevés et présente son rapport en 1865. Ce document énumère quinze routes possibles, mais l'ingénieur représentant le Canada, Sandford Fleming, favorise le tracé longeant la baie des Chaleurs parce qu'on pourrait ériger un pont à cet endroit et parce que ce tracé coûterait moins cher que celui qui traverse le centre du Nouveau-Brunswick (2).

Entretiens, la Conférence de Charlottetown, en 1864, a endossé le projet de construction de l'Intercolonial, et la 68e résolution de la Conférence de Québec, peu après, engage le futur gouvernement fédéral canadien à construire ce chemin de fer depuis Rivière-du-Loup, où s'arrête le Grand-Tronc, jusqu'à Inverness, en Nouvelle-Ecosse. Lors de la Conférence de Londres, à la fin de 1866, le gouvernement impérial s'engage à son tour à donner une garantie d'intérêts sur £3 millions stg et il passe en 1867 une loi à cet effet afin d'assurer au gouvernement

2 - Lucien Brault, Le premier chemin de fer canadien (polycopié), Ottawa, 1937, p. 18-19; R.S. Longley, Sir Francis Hincks. A Study of Canadian politics, railways, and finance in the nineteenth century, Toronto, University of Toronto Press, 1943, p. 177-181; N. Thomson et J.M. Edgar, Canadian Railway Development From the Earliest Times, Toronto, Macmillan, 1933, p. 3-9; J.A. Chiselm, The Speeches and Public Letters of Joseph Howe (Based upon Mr. Annand's Edition of 1858), New and complete Edition, Halifax, The Chronicle Publishing, 1909, p. 101.

colonial canadien les moyens financiers de réaliser le projet. Dès sa première session, en 1867, le gouvernement canadien pourvoit à cette construction qu'il confie à une commission de quatre membres.

Pour des compagnies privées, le choix d'un tracé soulève souvent l'opposition d'intérêts régionaux divergents, et à plus forte raison,

lorsque le gouvernement est le propriétaire d'une entreprise, comme dans le cas de l'Intercolonial, on imagine bien les pressions que les régions lésées chercheront à exercer contre les hommes politiques. Des intérêts militaires commandaient naturellement un tracé aussi loin que possible de la frontière des Etats-Unis, tandis que le bon sens économique recommandait une route rapprochée des régions peuplées, situées plus près de la frontière américaine. Pour contourner le Maine, cette projection américaine en territoire canadien, l'Intercolonial doit décrire un immense arc, plus ou moins grand selon le choix du tracé. La section québécoise de l'Intercolonial est explorée en 1868, et elle remonte la vallée de la Matapédia en direction du fleuve Saint-Laurent qu'elle longe jusqu'à Rivière-du-Loup. Après avoir étudié plusieurs possibilités, l'ingénieur Fleming recommande un tracé passant par la baie des Chaleurs, route que préfèrent d'ailleurs les autorités impériales. Pour sa part, le Nouveau-Brunswick ne l'entend pas ainsi, car il aurait préféré une route plus au sud.

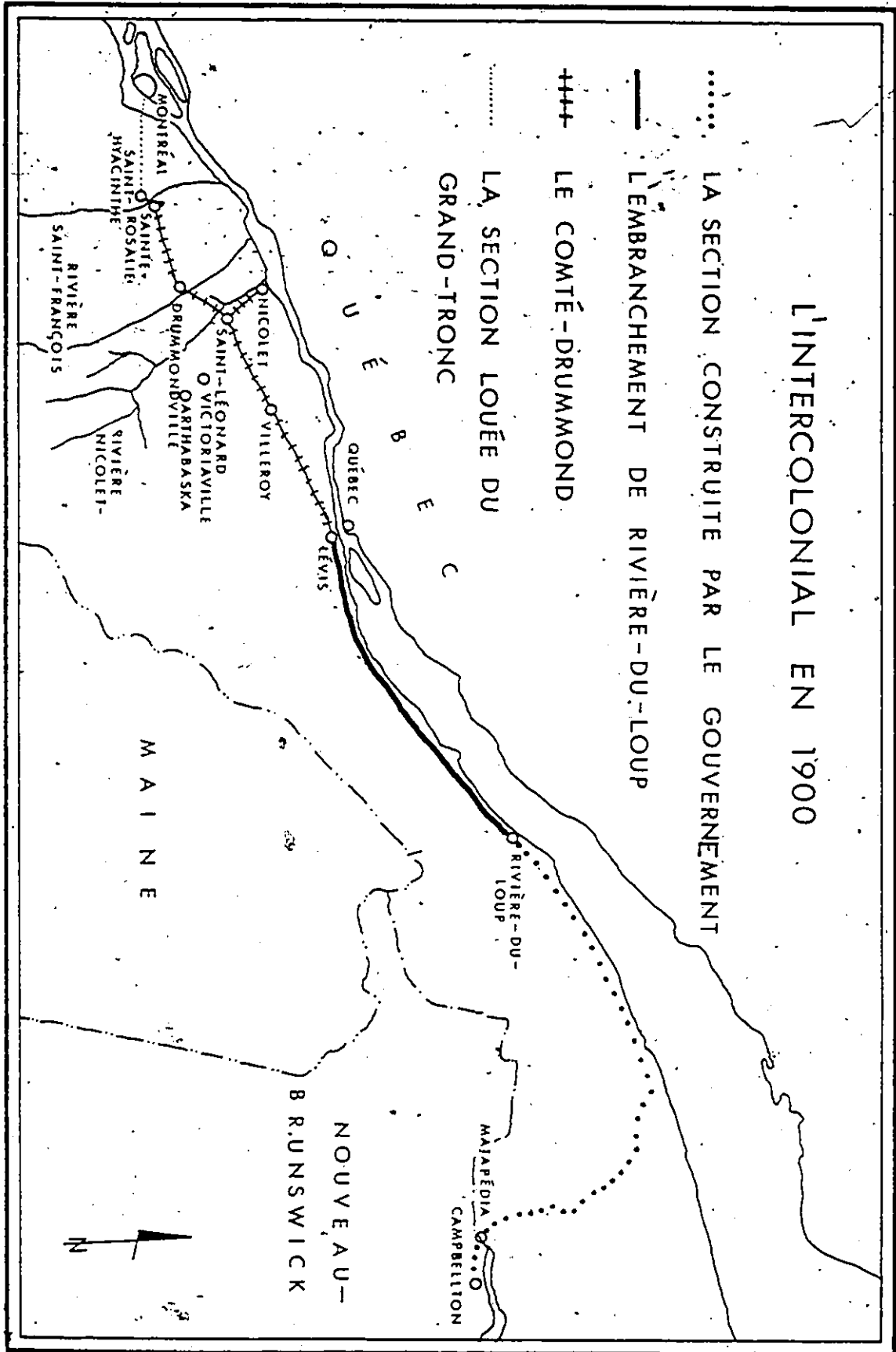
Au Québec, l'Intercolonial s'étend initialement sur 178 milles, entre la rivière Restigouche, à la frontière du Nouveau-Brunswick, et Rivière-du-Loup, où il se raccorde au Grand-Tronc. La construction de la voie est attribuée par tranches de vingt milles à divers contracteurs travaillant jusqu'en 1874 sous le surveillance de la commission nommée en

1867, puis ensuite sous le Ministère des travaux publics. Construite d'abord selon l'écartement "canadien" de 5'6", la largeur de la voie est ramenée à un écartement normal de 4'8½" au moment où le Grand-Tronc subit cette transformation en 1874. Toute la section québécoise de l'Intercolonial ouvre en 1876.

Au cours du prochain quart de siècle, l'Intercolonial s'étendra progressivement vers l'ouest. Trois étapes marqueront cette expansion: une première où le gouvernement fédéral acquiert du Grand-Tronc l'embranchement de Rivière-du-Loup, une deuxième où il acquiert et parachève le Comté-Drummond, enfin une troisième où il obtient un droit de parcours sur la voie du Grand-Tronc entre Sainte-Rosalie et la gare Bonaventure à Montréal.

Les actionnaires du Grand-Tronc ont toujours considéré l'embranchement de Rivière-du-Loup, entre Lévis et Rivière-du-Loup, comme un boulet à leur pied. Cette section de 118 milles, construite autant pour des motifs politiques que pour des raisons économiques, n'est pas rentable et ne le sera jamais. Par contre, l'Intercolonial, à partir de 1876, s'arrête à Rivière-du-Loup, et tous conviennent qu'il faudra un jour le prolonger vers l'ouest au moins jusqu'à Québec, sinon à Montréal (Voir la carte XVII). Selon C. Schreiber, l'ingénieur du gouvernement fédéral, il en coûterait \$1.534.000 pour construire cette section entre Rivière-du-Loup et Lévis (3). Dans ces conditions, il n'est pas étonnant que le Grand-Tronc veuille vendre au gouvernement

3 - C. Schreiber à F. Braun (secrétaire au Ministère des travaux publics) Ottawa 4 février 1879, dans Sess Pap Can XII, no 10, 1879, doc no 192, p. 1.



fédéral son embranchement, qui a alors besoin de \$507.200 en réparations. Joseph Hickson, le gérant du Grand-Tronc, propose même un prix de vente de \$2.432.500 (soit \$500.000stg), et il suggère que sa compagnie et l'Intercolonial partagent les coûts d'une section commune entre la rivière Chaudière et Lévis. Trouvant le prix excessif, Schreiber suggère plutôt \$1.238.000, ajoutant avec une pointe de malice qu'à en juger par le rendement économique de cet embranchement, sa valeur est nulle. Un nouvel ingénieur, Walter Shanly, est consulté, et il évalue l'embranchement à \$2,1 millions. Dans un rapport daté du 5 mai 1879, le ministre des chemins de fer et canaux, Charles Tupper, conclut que l'embranchement se trouve dans un mauvais état et il recommande un prix d'achat de \$1,5 million. Le contrat de vente stipulera par ailleurs que le Grand-Tronc devra maintenir la section de sa voie entre Lévis et Richmond dans un état comparable à la section Montréal-Portland (4).

L'alternative étant de voir le gouvernement construire une voie parallèle à son embranchement non rentable, le Grand-Tronc ne peut refuser l'offre du gouvernement. Il le peut d'autant moins qu'à cette époque il cherche à constituer une route continue entre Port-Huron, situé en face de Sarnia, et la ville de Chicago. Ainsi, son acquisition, au cours de 1879, de plusieurs lignes et tronçons exige des fonds importants. Pour accommoder la compagnie, le gouvernement canadien, en juin 1879, dépose \$1,5 million la Banque de Montréal pour garantir

4.-J. Hickson à Ch. Tupper, Montréal 2 avril 1879; C. Schreiber à F. Braun, Ottawa 11 avril 1879; C. Schreiber à F. Braun, Ottawa 3 mai 1879; Walter Shanly à F. Braun, Ottawa 3 mai 1879; "Memorandum" de Charles Tupper, 5 mai 1879; arrêté en conseil du 8 mai 1879, dans Sess Pap Can XVI, no 12, 1883, doc no 76.

les négociations alors en cours entre la compagnie et le gouvernement. L'acte de vente est finalement signé le 29 juillet. Les points saillants de ce document sont un prix de vente de \$1,5 million, le droit de parcours pour l'Intercolonial sur une courte section entre Harlaka et Lévis, et le droit pour le Grand-Tronc de récupérer les rails de fer de la section vendue à mesure qu'ils seront remplacés par des rails d'acier (5). En 1879, le terminus ouest de l'Intercolonial se trouve donc à Lévis, en face de Québec où est situé le terminus est du Québec-Montréal-Ottawa-Occidental, entreprise du gouvernement provincial qui aspire à en faire un maillon dans le chemin de fer du Pacifique qui reliera bientôt le Pacifique à l'Atlantique. Dans ce contexte, le projet d'un pont à Québec pour enjamber le Saint-Laurent réapparaît, mais il tarde à se réaliser. Ce délai conduit l'Intercolonial à poursuivre plutôt sur la rive sud son expansion vers l'ouest.

La deuxième expansion de l'Intercolonial se fait donc par l'achat d'une voie inachevée appartenant au Comté-Drummond, compagnie créée en 1886 pour construire un chemin de fer entre Drummondville et un point situé entre Kingsey et Victoriaville (6). Son caractère local assure à la compagnie l'appui des municipalités de la région: Richmond lui donne \$5.000, et plusieurs autres municipalités pressent le gouvernement provincial d'aider financièrement l'entreprise (7). Ayant commencé ses

5 - L'acte de vente se trouve dans Gr Tr Agr, APC RG 30 vol 1715, partie 2, no 269 (copie) et fut publié dans Sess Pap Can XVI, no 12, 183, doc no 76.

6 - Qué 49-50 Vict ch 61, 1886.

7 - Pour les nombreuses requêtes des notables de Drummondville, de Saint-Léonard, de Saint-Gyrille-de-Wendover, voir ANQ Cdf tir 90. Voir aussi Monetary Times, 10 septembre 1888, p. 290 et G.R. Stevens, Canadian National Railways, II, p. 354 au sujet du Comté-Drummond.

travaux de construction en 1887, la société menace de les interrompre aussitôt si le gouvernement lui refuse des subventions. Mercier promet finalement d'accorder \$4.000 le mille pour les 39 milles entre Drummondville et Nicolet (8). Cette subvention s'ajoute à celle de \$3.200 le mille pour 30 milles que le gouvernement fédéral vient d'accorder.

La compagnie construit d'abord une section entre Drummondville et la rivière Saint-François mais elle réclame, en invoquant le précédent créé en faveur du Grand-Oriental, une subvention spéciale de \$50.000 pour construire deux ponts sur les bras de la rivière Nicolet. D'abord rejetée, la requête est favorablement reçue à la veille des élections provinciales de 1890. Bien qu'elle ne possède encore qu'une ligne inachevée, la compagnie décide en 1889 de faire une expansion vers l'ouest, pour relier Drummondville à Saint-Hyacinthe, et demande à cette fin une subvention supplémentaire de \$5.000 et 6.000 acres le mille pour les 32 milles de cette section. La compagnie donne pour justification de sa nouvelle préoccupation l'exploitation forestière qui doit se faire dans la région de Drummondville. A la même époque, d'autres entrepreneurs étudient la possibilité de construire un canal entre les rivières Yamaska et Richelieu justement pour accommoder le transport du bois de cette région, bois qui serait expédié par eau de Saint-Hyacinthe jusqu'à Albany dans le New-York. "Déjà plusieurs moulins à scie ont été construits

8 - D. Williams à McEau, Melbourne 17 février 1887; Wm Mitchel à Mercier, Drummondville 2 juin 1887 et Mercier à Mitchel, Québec 17 août 1887, dans ANQ Cdf tir 90.

le long du chemin de fer, dont le commerce en fait de bois et d'écorce ne peut manquer d'être très-considérable", écrit l'ingénieur du gouvernement provincial qui inspecte à l'été de 1889 les vingt premiers milles du Comté-Drummond (9). En 1890, le gouvernement fédéral accorde \$3.200 le mille pour les 24 milles entre Drummondville et Sainte-Rosalie, tout près de Saint-Hyacinthe. Les municipalités de la région, qui y voient le début d'une route plus directe vers Montréal, applaudissent à cette mesure fédérale. Soufflé par les vents électoraux, le gouvernement Mercier se montre très généreux en 1890: il promet au Comté-Drummond \$50.000 pour ses ponts et 10.000 acres le mille pour la section entre Drummondville et Saint-Hyacinthe (10).

La section de 35 milles entre Drummondville et Nicolet ouvre à la circulation durant l'été de 1890. Grâce aux subventions fédérales et provinciales, les 26,5 milles entre Drummondville et Sainte-Rosalie sont mis en service dès 1891 (11). D'ailleurs, la situation financière de l'entreprise semble plus stable que celle de ses contemporaines, car on ne trouve pas dans les archives du gouvernement provincial les longues listes habituelles de réclamations contre la compagnie. Non seulement le Comté-Drummond paraît solvable, mais il mérite même les félicitations d'un curé de la région:

9 - Vallée à Garneau, Québec 8 juillet 1889; requête de Wm Mitchel au Lieutenant-gouverneur, Drummondville, 11 février 1889, dans ANQ Cdf tir 90. Voir aussi Monetary Times, 8 septembre 1893, p. 294.

10 - Mercier à Mitchel, Québec 27 mai 1890, dans ANQ Cdf tir 90.

11 - Copie de l'arrêté en conseil 80, le 31 janvier 1891, dans ANQ Cdf tir 90.

Cette compagnie, qui a pour gérant M^r Wil. Mitchell, a bien rempli tous ses engagements, en payant bien tous ses employés depuis le premier jusqu'au dernier. De sorte, qu'elle s'est attirée la confiance publique, et qu'elle devra mériter l'encouragement du gouvernement, pour continuer tous les autres travaux qu'elle a encore en vue (12).

Cette confiance du curé Julien est un fait digne d'attention à une époque où les plaintes et les réclamations contre les compagnies ferroviaires sont monnaie courante. Le curé récidive au début de 1890, louant la manière dont la compagnie administre ses affaires et incitant le gouvernement provincial à lui donner des subventions (13).

En 1891, la voie du Comté-Drummond s'étend donc depuis Sainte-Rosalie à l'ouest jusqu'à Nicolet à l'est, en passant par Drummondville et Saint-Léonard (Voir la carte XVII). La compagnie envisage alors deux autres constructions: l'embranchement d'Arthabaska, de Carmel Hill à Arthabaska, pour lequel elle détient une subvention, et le prolongement de sa voie de Nicolet jusqu'à Lévis. Quand la compagnie demande un amendement à sa constitution pour construire la section jusqu'à Lévis, Mercier sursaute, disant qu'il n'a jamais entendu parler de ce projet et que le gouvernement a déjà assez aidé cette compagnie devenue "extravagante". Il faut sans doute rappeler qu'à cette époque, le Grand-Oriental prétend aussi construire une voie sur la rive sud, le long du fleuve, entre Sorel et Lévis. Le Comté-Drummond dispose cependant de quelques appuis importants comme ceux que lui apportent Wilfrid Laurier,

12 - H.-E. Julien à Mercier, Saint-Léonard 16 décembre 1889, dans ANQ Cdf tir 90.

13 - H.-E. Julien à Mercier, Saint-Léonard 7 février 1890, dans ANQ Cdf tir 90.

député de la région, et William Wainwright, le gérant du Grand-Tronc (14). Cédant à ces pressions et à celles des municipalités, le gouvernement provincial finit par accorder des fonds pour l'embranchement d'Arthabaska. Mais la fonte printanière de 1892 emporte le pont du bras nord-est de la Nicolet, causant ainsi une perte de \$35.000 et forçant la compagnie à abandonner pour toujours son projet d'embranchement, dont le subside deviendra périmé en 1894.

La compagnie tourne désormais son attention vers le prolongement de sa voie jusqu'à Lévis où elle compte se raccorder à l'Intercolonial. Les actionnaires du Montagne-Orford consentent à céder une partie des subventions afférentes à leur chemin de fer en faveur du Comté-Drummond; le gouvernement provincial acquiesce dans la mesure où les subventions ne sont pas devenues périmées. Le gouvernement fédéral subventionne en 1894 une section de 30 milles, ce qui permet d'ouvrir l'année suivante un tronçon de 27,6 milles entre Saint-Léonard et la rivière au Chêne (15). De nouvelles subventions fédérales, en 1897, permettront d'achever et d'ouvrir la voie, la même année, jusqu'à Lévis.

Plusieurs souhaitent que l'Intercolonial se rende jusqu'à Montréal, et ce souhait se réalise en 1898 quand le gouvernement acquiert la voie du Comté-Drummond, entre Lévis et Saint-Rosalie. Au même moment, le gouvernement négocie avec le Grand-Tronc un accord donnant à

14 - Mercier telegr. à Mitchel, Québec 25 octobre 1890; Wilfrid Laurier à W.J. Watts, Arthabaska 1er décembre 1890; requête des citoyens de Victoriaville au Lieutenant-gouverneur, Victoriaville 11 janvier 1890, dans ANQ Cdf tir 90.

15 - Wm Farwell (vice-président) à Mantel, Sherbrooke 10 décembre 1894; requête de la compagnie au Lieutenant-gouverneur, Saint-Hyacinthe 30 août 1895 dans ANQ Cdf tir 90.

l'Intercolonial un droit de parcours sur la section du Grand-Tronc située entre Sainte-Rosalie et la gare Bonaventure à Montréal. Ce traité est signé en 1897 et approuvé par le Parlement fédéral l'année suivante. Il prévoit que la propriété en cause appartiendra conjointement au gouvernement et au Grand-Tronc, mais que le premier versera au second un prix annuel de location de \$140.000 et que les deux partageront proportionnellement les coûts d'entretien. Cet accord aura une durée de 99 ans. De même, l'accord de location du Comté-Drummond aura la même durée, et le prix de location sera de \$70.000 annuellement (16). Le transport officiel de ces lignes à l'Intercolonial a lieu en 1899.

Grâce à ces deux dernières expansions, l'Intercolonial parvient à Montréal, le centre canadien des communications. Pour une ligne essentiellement vouée aux intérêts des provinces Maritimes et qui prétendait de plus consolider la Confédération en reliant par un chemin de fer le Canada central à l'Atlantique, il était normal que cette voie ferrée atteigne Montréal. Depuis la fin des années quatre-vingt, le Pacifique-Canadien possédait une ligne directe et continue entre Montréal et les Maritimes, mais sa voie traversait les territoires américains du Maine. L'Intercolonial, né de préoccupations militaires et politiques autant qu'économiques, possède entre Montréal et les Maritimes une voie ferrée située entièrement en territoire canadien.

16 - Tous ces textes sont publiés dans Sess Pap Can XXXIII, no 14, doc no 8.

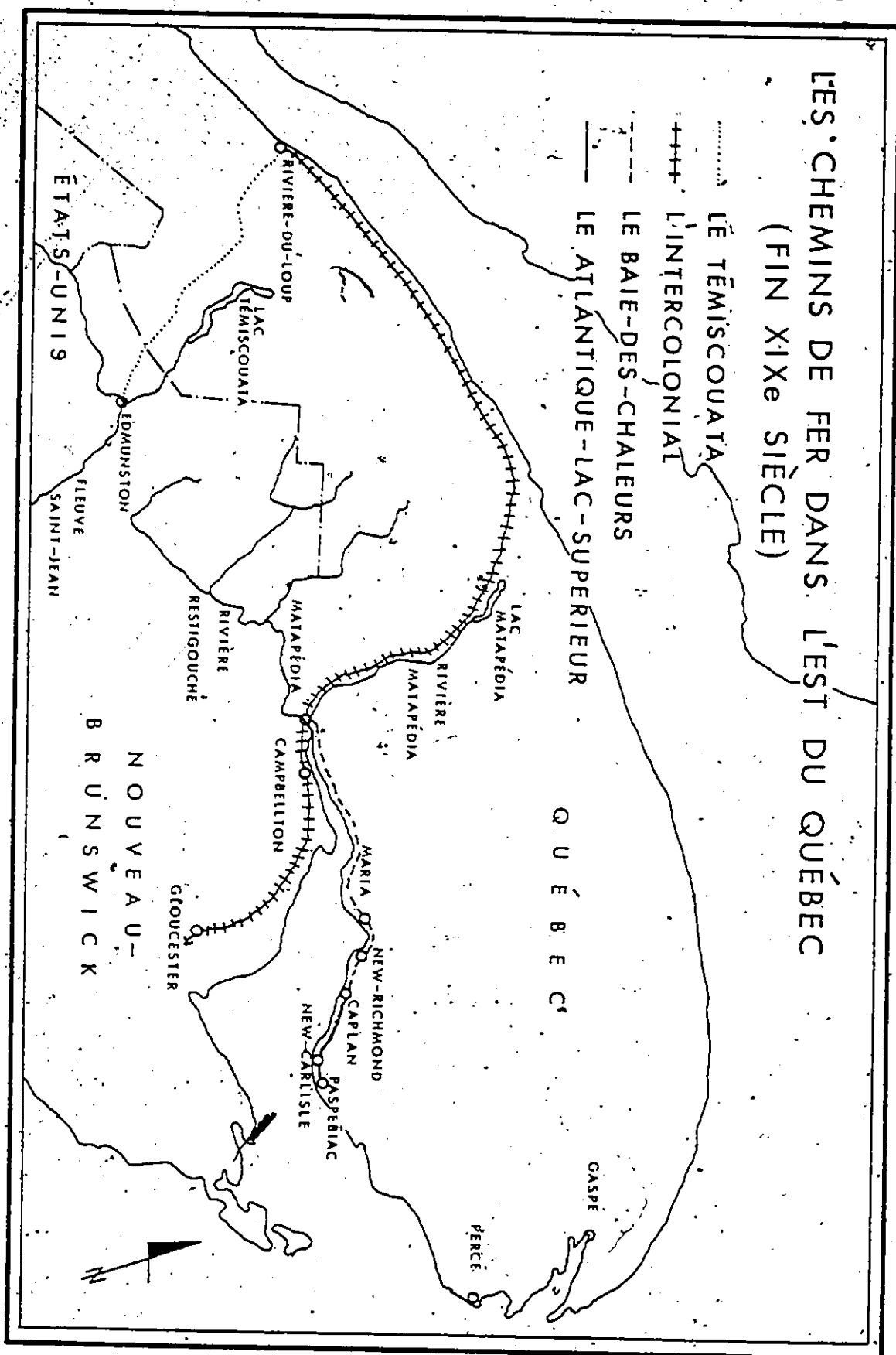
Dans l'est du Québec, où son impact fut le plus grand, l'Intercolonial bénéficie, au XIX^e siècle, de deux tributaires. Un premier dans la péninsule gaspésienne, le long de la baie des Chaleurs et un deuxième qui remonte la vallée de la Témiscouata et rejoint l'Intercolonial à Rivière-du-Loup. Ces compagnies restent légalement indépendantes de l'Intercolonial, mais elles en sont, en fait, dépendantes: le Québec-Oriental (plus exactement ses prédécesseurs le Baie-des-Chaleurs et le Atlantique-Lac-Supérieur), et le Témiscouata.

II - Le Québec-Oriental

Le Québec-Oriental se constitue en 1907 et, en 1910, il absorbe deux chemins de fer existants: le Baie-des-Chaleurs, entreprise bien connue dans l'histoire politique du Québec, et le Atlantique-Lac-Supérieur (17). Nous voulons retracer brièvement l'histoire de ces deux dernières compagnies.

Le Baie-des-Chaleurs connaît deux naissances: une première en 1872, et une seconde en 1882. La première charte, provinciale, autorise la construction d'une voie ferrée entre Matapédia, sur l'Intercolonial, et Paspébiac (Voir la carte XVIII). Le gouvernement provincial attribue plusieurs subventions à la société, mais elle ne semble pas progresser. Son président est le député fédéral et futur sénateur Théodore Robitaille. En 1875, la compagnie demande l'avance de \$75 le mille que le gouvernement provincial a décidé de consentir aux chemins de fer pour leur permettre de faire les explorations préliminaires de leur tracé. A cette fin, la compagnie est officiellement "organisée". Les promoteurs

LES CHEMINS DE FER DANS L'EST DU QUÉBEC (FIN XIX^e SIÈCLE)



comptent alors beaucoup sur le projet de "chemin de fer de Terre-Neuve", selon lequel Paspébiac deviendrait un grand port commercial. En 1877, la compagnie cherche désespérément à prouver qu'elle a commencé ses travaux afin de ne pas perdre ses subventions: elle inaugure officiellement le début de ses travaux, elle accorde des contrats de construction (deux des trois contracteurs signent avec des croix!). Les conditions de ces contrats sont telles, au dire de l'ingénieur du gouvernement provincial, qu'aucun contracteur sérieux ne les aurait signés (18). Il appert de fait que la compagnie n'a pas commencé ses travaux, qu'elle ne possède pas les moyens financiers de les réaliser, et le gouvernement déclare donc ses subventions périmées (19).

Comme Phénix surgissant de ses cendres, cependant, le projet du Baie-des-Chaleurs renaît en 1882. Les principaux promoteurs de l'entreprise sont les familles Robitaille et McGreevy. Pour s'organiser légalement, une société ferroviaire doit obtenir des souscriptions à 10% de son capital, et le dixième de cette souscription doit être versé. Mais dans le cas du Baie-des-Chaleurs, la suite des événements démontre que les souscriptions ne sont en fait payées qu'au moyen de traites sans valeur sur lesquelles les souscripteurs acquittent un intérêt de 5%. Cet intérêt est déboursé à Sorel dans un compte de banque par un.

18 - Voir le rapport de F.J. Lynch à Th. Robitaille, député, Shoolbred janvier 1878; Th. Robitaille, député et président de la compagnie, à P. Garneau, Ottawa 16 mars 1875; et l'avis juridique de L.R. Church, Québec 5 mai 1875; dans ANQ Cdf tir 61. Pour l'historique du Baie-des-Chaleurs avant 1891, voir surtout le rapport de la commission royale d'enquête, et la documentation de cette commission dans ANQ Cdf tir 59.

19 - Robitaille à C.B. de Boucherville, Québec 29 janvier 1878; P.A. Peterson à Boucherville, Québec 11 février 1878; copie de l'arrêté en conseil 55, 11 février 1878 et divers autres documents, dans ANQ Cdf tir 61.

certain Taillon. Ainsi, la compagnie ne possède pas de véritable capital social, et elle sera en conséquence totalement dépendante des subventions qu'on pourra lui fournir (20). D'ailleurs, G. Irvine s'oppose à la constitution de la compagnie au moment où elle naît:

Je suis convaincu que les promoteurs de ce projet n'ont pas la moindre intention de construire un chemin de fer, et que leur but principal est de se former une compagnie constituée pour exploiter les cantons forestiers (21).

Cette accusation de Irvine indigna le député L.-J. Riopel, un des promoteurs du projet, et J.-A. Chapleau. Dans un long discours, Riopel défend le Baie-des-Chaleurs et en vante les nombreux mérites en soulignant tous les avantages qu'il apporterait à la région (22). Pierre Fortin, député de la région, se fait aussi un grand défenseur de la compagnie dans l'Assemblée législative; il traite du développement de la pêche, des forêts et de l'agriculture et incite le gouvernement provincial à aider cette ligne qui deviendra un tributaire de l'Intercolonial (23).

En 1883, la compagnie obtient une subvention fédérale de \$3.200 le mille, pour 100 milles, mais la juge insuffisante et demande \$6.000 le mille prétextant que les capitalistes étrangers intéressés au projet refuseront de procéder à la construction de la voie que si la subvention

20 - Pour une vue d'ensemble, intéressée, de cette question, voir Charles Langelier, Souvenirs politiques 1890 à 1896, Québec, Dussault - Froulx, 1902, p. 115ss.

21 - Discours de G. Irvine à l'Assemblée législative, le 12 avril 1882, dans DALQ 1882, p. 1089.

22 - Discours de L.-J. Riopel à l'Assemblée législative, 25 mai 1882, dans DALQ 1882, p. 1514-1517.

23 - Pour les descriptions et les coûts du projet, voir P. Fortin à N.H. Green, 12 décembre 1882, et 12 février 1883, dans Sess Pap Can XVI, no 12, 1883, doc no 121, p. 34.

est augmentée (24). Cinquante-huit députés fédéraux endossent cette requête. Soucieux d'éviter des précédents fâcheux, le gouvernement fédéral trouve un moyen détourné d'augmenter la subvention du Baie-des-Chaleurs en faisant voter \$300.000 pour la construction d'un embranchement de 20 milles de l'Intercolonial depuis Matapédia en direction de Paspébiac (25), ce qui donne \$10.000 le mille. En 1885, le Baie-des-Chaleurs propose, et l'offre est acceptée par le gouvernement fédéral, de construire les 20 milles de l'embranchement de l'Intercolonial et de les exploiter comme partie de sa propre voie. A la même époque, le gouvernement d'Ottawa autorise le reploiement de la subvention des vingt premiers milles sur les vingt milles suivants. Ainsi, les efforts du sénateur Robitaille portent fruit: d'une part la compagnie obtient \$10.000 le mille pour construire les vingt premiers milles, et d'autre part elle jouit de fait, grâce au reploiement, d'une subvention de \$6.400 le mille pour les vingt milles suivants. Il faut encore ajouter à tout cela que le gouvernement provincial, en 1882, accorde une subvention de 10.000 acres le mille pour une distance de 170 milles, aide que la compagnie compte utiliser pour garantir l'intérêt sur \$3 millions en titres obligataires.

Fort de toutes ces subventions, le Baie-des-Chaleurs commence la construction de sa voie en 1886. C.N. Armstrong se fait attribuer le contrat de construction, et il doit recevoir \$20.000 le mille pour son

24 - L.-J. Riopel à Charles Tupper, Ottawa 11 février 1884 et aussi le Mémoire de la compagnie, Québec 20 février 1884, dans Sess Pap Can XVII, no 9, doc no 21f, p. 38-39.

25 - Dom 47 Vict ch 8, 1884.

travail. A la fin de la première année, trente milles environ sont terrassés et prêts à recevoir les rails (26).

L'arrivée au pouvoir du gouvernement Mercier inquiète un moment la compagnie, et Armstrong s'empresse aussitôt d'écrire une de ses nombreuses lettres pour faire valoir que le Baie-des-Chaleurs sera "la plus importante ligne de colonisation de la Province". En 1887 déjà, du reste, les affaires de la compagnie commencent à intéresser, ou plutôt à inquiéter certains hommes politiques qui demandent des documents dans l'Assemblée législative. Ceux-ci permettent de constater que la compagnie ne possède, au total, que douze actionnaires, dont quatre détiennent 85% des actions (27). Sur ces actions, les actionnaires n'ont versé que \$29.100. D'ailleurs, les troubles financiers de la compagnie s'aggravent à l'automne de 1887 quand de nombreuses réclamations surgissent contre Armstrong. Les trois premières sections de dix milles sont à peine achevées que le contracteur doit faire face à des réclamations non payées pour salaires et matériaux. Envoyé pour enquêter, J.B. Charleson rapporte que le dernier rail sur les 30 premiers milles n'a été posé que le samedi avant son arrivée, et non à l'été comme

26 - Le texte du contrat de construction se trouve dans le rapport du "Select Committee on Railway Telegraphs and Harbours", Appendice 2A du Journal of the Senate of Canada, 1891, p. 256-260; Monetary Times, 3 décembre 1886, p. 635; A.L. Light à J.J. Ross, Québec 20 novembre 1886, dans ANQ Cdf tir 61.

27 - Les actionnaires de la compagnie, d'après une liste certifiée signée par Théodore Robitaille, datée du 30 avril 1887 et rangée dans ANQ Cdf tir 61, sont: Th. Robitaille (1000 actions), l'hon. L. Robitaille (1.000), R.H. McGreevy (1.500), L.-A. Robitaille (1.500), James Cooper (550), L.G.J. Fosbrooke (100), A. McI. Thom (100), C. Kane, F. Giroux et O. Martin (10 chacun), S. Shakell et E.-A. Gervais (20 chacun).

l'avait prétendu le rapport de l'ingénieur A.L. Light, et que \$2.000 en réclamations salariales grèvent les subventions de la troisième section. Armstrong doit aussi de l'argent pour l'achat de certains terrains, et il n'a pas dépensé \$6.000 comme il l'a affirmé, parce que cette somme venait de la subvention du township de Shoolbred. Par conséquent, Charleson s'étonne de la recommandation de Light que le gouvernement attribue \$8.000 à Armstrong (28). Le "rapport confidentiel" de Charleson ne le reste pas longtemps puisque la compagnie se plaint aussitôt des inexactitudes qu'il contient. Mais après avoir ré-examiné les réclamations, Charleson conclut en accusant la compagnie de "misrepresentations and attempt [to] draw attention away from the total amounts outstanding by confining your attention to the smaller items" (29).

Au début de 1888, Armstrong a un pressant besoin d'argent et il s'impatiente de ce que la maladie de A.L. Light retarde l'inspection de la ligne et donc le versement des subventions. La tâche de Light sera cependant difficile à cause de l'épaisseur de la neige. A tout événement, Armstrong ne veut courir aucun risque et il prévient E. Moreau, le directeur du Bureau de chemins de fer, que Light va sans doute exagérer le coût de ce qui reste à faire et il suggère que le rapport final soit arrangé de manière à ce que le Baie-des-Chaleurs puisse toucher \$30.000 pour la section inspectée. Il sait que Moreau fait toujours son possible, mais... "in this case special care must be taken in the preparation of the report" (30). Le rapport de Light indique qu'il reste \$23.000 de travaux

28 - Rapport de J.B. Charleson à J. McShane, Québec 2 novembre 1887, dans ANQ Cdf tir 61.

29 - L.-J. Riopel à Mercier, Québec 18 novembre 1887; J.B. Charleson à Mercier, Québec 21 novembre 1887, dans ANQ Cdf tir 61.

30 - C.N. Armstrong à Moreau, Montréal 20 février 1888, dans ANQ Cdf tir 61.

à compléter sur la quatrième section (31).

La compagnie est à bout de ressources et elle réclame une aide supplémentaire pour les 60 milles jusqu'à New-Carlisle, et pour les 80 milles suivants jusqu'à Gaspé. De plus, elle demande un autre reploiement de ses subventions, invoquant dans un mémoire les difficultés de la construction, le peu de peuplement dans la région, les avantages futurs du commerce, l'essor de la colonisation (32). Après un premier refus de Mercier, des requêtes venues des curés, des maires et des habitants de la région font ployer le gouvernement qui consent alors à ce que le premier \$0,35 l'acre des subventions de la section Paspébiac-Gaspé (soit du 100e au 180e mille) soit reployé sur les 80 milles avant Paspébiac (soit du 20e au 100e mille). Armstrong demande et obtient aussitôt le reploiement autorisé par la loi (33). L'effet immédiat de cet arrangement est de donner \$70.000 à la compagnie, somme sur laquelle le gouvernement provincial prélève cependant \$8.000 pour payer les réclamations privilégiées contre l'entreprise.

Par un contrat du 8 juin 1888, H. Macfarlane s'engage à terminer les travaux entrepris par Armstrong sur les 40 premiers milles du Baie-des-Chaleurs, et à construire les 20 milles suivants, du 40e au 60e. En paiement, Macfarlane doit recevoir le coût de la main-d'oeuvre, plus 12,5% de cette première somme, enfin toutes les subventions fédérales

-
- 31 - A.L. Light à J. McShane, Québec 22 février 1888, dans ANQ Cdf tir 61.
 - 32 - Th. Robitaille à Mercier, Québec 28 mai 1888 et Garneau à Th. Robitaille, Québec 15 juin 1888, dans ANQ Cdf tir 61.
 - 33 - Copie de l'arrêté en conseil 459, 17 juillet 1888, dans ANQ Cdf tir 61.

afférentes à ces sections. De son côté, Armstrong doit entreprendre la construction de la septième section. A la fin de 1888, la cinquième est presque complétée, mais l'ingénieur-inspecteur du gouvernement provincial rapporte que la sixième section laisse beaucoup à désirer, y compris des terrassements trop bas (34).

Suivant le schème habituel, le gouvernement commence à recevoir des réclamations contre les contracteurs, transmises par des députés comme E.-O. Martin qui affirme que la compagnie accorde des sous-contrats à rabais et encourage ainsi des sous-contracteurs incapables de payer leurs dettes. Le député croit que le Baie-des-Chaleurs doit être tenu responsable des salaires des ouvriers qui construisent sa voie ferrée, et qu "aucun argent ne devrait être payé à cette Compagnie avant que le Gouvernement soit satisfait, que tous les employés sont payés" (35). Les réclamations se multiplient, et le gouvernement demande des explications que Armstrong fournit dans son style habituel:

I am under the impression that the greater part of these claims have been already paid, and should any be unpaid I will see that they are paid at once. It is likely that most of these claims may be against sub-contractors. I am under the impression also that many of the so-called claims are not genuine (36).

C'est une réponse prévisible de la part de Armstrong: les réclamations sont mal fondées, autrement elles ont déjà été ou seront bientôt payées

-
- 34 - Rapport de A.L. Light à Garneau, Québec 26 novembre 1888 et rapport de Light à Garneau, Québec 10 janvier 1889, dans ANQ Cdf tir 61. Aussi l'arrêté en conseil 22, le 12 janvier 1889, publié dans D S Q vol 22, 1889, no 79.
- 35 - E.-O. Martin à Garneau, Québec 7 juillet 1888, dans ANQ Cdf tir 60.
- 36 - Armstrong à Moreau, Montréal 12 juillet 1888, dans ANQ Cdf tir 61.

si elles sont légitimes, et de toute façon, s'il existe des problèmes, c'est encore la faute du gouvernement qui ne verse pas au contracteur les subventions et l'empêche ainsi d'acquitter toutes les réclamations. Ces arguments, nous les avons rencontrés ailleurs, mais toujours sous la plume de Armstrong, à propos du Montréal-Sorel, du Grand-Oriental, du Grand-Nord. Le gérant-général du Baie-des-Chaleurs, L.-J. Riopel, suggère qu'à l'avenir les réclamations soient acheminées directement à la compagnie ("afin d'éviter toute demande indue") plutôt qu'au gouvernement. Pour montrer la générosité de la compagnie, il cite un cas réglé "non pas d'après le quantum meruit, mais suivant la pratique généreuse des entrepreneurs en cette matière" (37).

La question des réclamations continue cependant de s'agiter au cours de 1889, poussant finalement le gouvernement à nommer un enquêteur, Charles Langelier, chargé de régler les réclamations. Une grève des ouvriers a poussé le gouvernement à agir, et il l'a fait d'autant plus facilement que la compagnie avait continué les travaux de construction condamnés par l'ingénieur-inspecteur du gouvernement. Les troubles durent quelque temps, les habitants de la région allant jusqu'à bloquer la circulation des trains tant qu'on ne payerait pas leurs réclamations (38). Pour éviter l'aggravation de ces troubles, Langelier demande que le gouvernement fasse d'abord acquitter \$29.000 de réclamations contre Macfarlane et Fils à même la subvention provinciale des cinquième et sixième sections. Dans une série de rapports, l'enquêteur

37 - L.-J. Riopel à Moreau, Québec 30 juillet 1888, dans ANQ Cdf tir 61.

38 - Copie de l'arrêté en conseil 4888, 3 octobre 1889, dans D S Q vol 23, 1890, doc no 7, p. 117-119. Voir aussi J. Gagné teleg. S. LeSage, Maria 10 octobre 1890, dans ANQ Cdf tir 60.

retrace l'histoire financière peu reluisante de la compagnie et de ses abondantes subventions, égales à \$12.300 le mille pour les premiers cent milles. Au total, les deux niveaux de gouvernement provincial et fédéral ont versé \$256.154 à Macfarlane ("homme de moyens et des plus recommandables", respecté par le gouvernement et par ses ouvriers), dont la faillite s'explique par le surcroît de travaux exigé par l'ingénieur provincial. Le coût de ces travaux supplémentaires a empêché le contracteur de payer le salaire de ses ouvriers, d'où leur grève et les autres troubles entourant la faillite:

De tout ce qui précède, il ressort clairement que toutes les difficultés survenues à propos de cette entreprise résultent du manque de moyens voulus de la part de la compagnie, qui a compté exclusivement sur l'argent des gouvernements et des municipalités pour exécuter son entreprise (39).

En cela, elle ne fait peut-être pas exception, mais son dénuement est sans doute plus évident: le Baie-des-Chaleurs n'a pas un sou, n'en a jamais eu, et a même forcé le contracteur à lui verser une partie des subventions publiques. Selon Langelier, la seule issue est de mettre le projet entre d'autres mains, mais cette suggestion soulève l'ire de la compagnie qui publie une réplique (40). Pour la compagnie, le grand responsable de ses malheurs est H. Macfarlane qui a refusé de lui

39 - Charles Langelier au Lieutenant-gouverneur, Québec 19 novembre 1889 et copie de l'arrêté en conseil 606, 25 novembre 1889, publiés dans D.S.Q. vol 23, 1890, doc no 27, p. 119-123. Le rapport de Langelier est publié sous le titre: "Réponse (No 226). A un ordre de l'Assemblée Législative en date du 24 mars 1894 pour: - Production du troisième rapport du commissaire, concernant la compagnie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs", dans D S Q vol 23, partie III, doc no 226, 15p. Désormais: Rapport Langelier.

40 - Reply of the Baie des Chaleurs Railway Company to the Report of the Special Commissioner, Mr. Charles Langelier, dated 26th February 1890, respecting the Company and its Contractor, Québec décembre 1890, 15p.

remettre la partie terminée de la voie. Il a agi ainsi parce que le Baie-des-Chaleurs avait transporté ses subventions à la Banque d'Ontario, alors qu'elles devaient constituer une partie du paiement au contracteur.

Suite à la faillite de novembre 1890, les travaux de construction sont interrompus, la circulation des trains cesse. Au début de 1891, plusieurs municipalités condamnent la compagnie qui, malgré des subventions généreuses, n'a pas mené son projet à terme, et qu'elles accusent de n'avoir jamais reçu de capital de la part de ses actionnaires. Elles prient le gouvernement provincial d'intervenir, ce qu'il n'aura pas de mal à faire puisqu'il a déjà passé, à l'automne précédent, une loi l'autorisant à annuler la charte du Baie-des-Chaleurs (41). Au cours de la campagne électorale de juin 1890, Mercier avait d'ailleurs promis de faire construire le chemin du Baie-des-Chaleurs, soit en supprimant l'ancienne compagnie, soit en la réorganisant. Devant les exigences exorbitantes de Riopel et de Robitaille, toutefois, il avait finalement opté pour le second terme de l'alternative.

Un premier effort pour constituer un syndicat autour du banquier londonien Heaton Armstrong et du contracteur J.J. Macdonald échoue devant l'exigence de Riopel de participer au groupe financier (42).

41 - Que 54 Vict ch 37, 1890. Des résolutions sont adoptées à Gaspé le 14 janvier 1891, à Douglastown le 5 janvier 1891, à Anse-au-Griffon le 17 janvier 1891, à Percé le 19 janvier 1891. Elles se trouvent dans ANQ Cdf tir 55.

42 - Pour l'historique de toutes les démarches entourant cette subvention provinciale, des tractations diverses entre les parties, et sur l'évolution du "scandale de la Baie des Chaleurs", voir surtout Senate of Canada. Select Committee on Railways, Telegraphs and Harbours. In re the bill intituled "An Act respecting the Baie des Chaleurs Railway Company". Minutes of Evidence. 1891, appendice 2 du Journal of the Senate of Canada, 1891. Voir aussi Commission royale. Affaire du chemin de fer de la Baie des Chaleurs. Procès-verbal des séances et dépositions des témoins, Québec, Dussault-Proulx, 1891 (Désormais: Comm. Royale).

Entretemps, C.N. Armstrong organise lui-même "un petit syndicat qui se joindrait à moi pour prendre en main toute l'affaire" (43). Cette confrérie regroupe, en plus d'Armstrong, James Cooper, Angus M. Thom et l'avocat R. Laflamme. Quand Mercier part pour l'Europe, en mars 1891, les négociations sont en cours avec le groupe de Armstrong. Celui-ci et Thom rencontrent Mercier et les ministres Charles Langelier et E. Robidoux à New-York: c'est ici que E. Pacaud aurait dit à Armstrong que les arrangements proposés par le syndicat coûteraient \$100.000. Dans une offre officielle soumise au gouvernement provincial le 17 avril 1891, le syndicat prend l'engagement de libérer les dettes de l'ancienne compagnie, pourvu qu'il ait droit aux subventions votées en 1882 et en 1888, au \$50.000 voté en faveur du pont de la Grande Rivière Cascapédia et au 800.000 acres votés en 1890 (44). Un arrêté en conseil du 23 avril accepte l'offre du syndicat à la condition que la voie soit terminée jusqu'à Paspébiac avant la fin de 1892.

Alors que les réclamations contre l'ancienne compagnie du Baie-des-Chaleurs s'élèvent à \$58.074, C.N. Armstrong soumet personnellement une réclamation de \$298.944 que le représentant du gouvernement refuse de payer à même les \$590.000 en subventions auxquelles la compagnie a droit. Thom refuse de donner plus de \$175.000, et encore exige-t-il "que M. M. Armstrong cancellera et annuellerà son contrat avec la compagnie, et donnera décharge complète et absolue de toute réclamation" (45). Ainsi,

43 - C.N. Armstrong à "Mon cher Pacaud", Montréal 10 mars 1891, dans Comm. Royale, p. xcii.

44 - A.M. Thom à P. Garneau, Québec 17 avril 1891, dans Comm. Royale, p. xxvii-xxx.

45 - A.M. Thom à C. Langelier, Québec 24 avril 1891, dans Comm. Royale, p. xxiv.

les réclamations totales contre la compagnie ne sont plus de \$25.000, comme elle l'avait laisser entendre au ministre Garneau, mais de \$232.000. N'ayant pas de fonds suffisants pour payer des sommes aussi considérables, le gouvernement a recours à des lettres de crédit: \$75.000 sur la Banque Nationale et \$100.000 sur la Banque d'Union du Canada, en faveur de Charles Langelier qui, selon les directives du Premier ministre suppléant, P. Garneau, et de S. LeSage, remet ces deux sommes à C.N. Armstrong. La Banque d'Union refuse d'escompter le billet de \$100.000, mais on se rend ensuite chez E. Pacaud où C. Langelier prépare cinq chèques de \$20.000 à l'ordre de C.N. Armstrong qui les endosse et les remet à Pacaud. Quant à la lettre escomptée à la Banque Nationale, elle permet à Armstrong de toucher \$71.750 (ce qui, pour deux mois et demi, fait un escompte annuel de presque le quart!).

Les deux enquêtes qui auront lieu sur le "scandale de la Baie des-Chaleurs", celle menée par le Sénat fédéral et celle de la Commission royale nommée par le gouvernement provincial, vont beaucoup s'intéresser à cette réclamation de C.N. Armstrong. En effet, Langelier ne devait payer que les réclamations "privilégiées", et celles d'un contracteur ne le sont pas; bien plus, cette réclamation se fonde sur un certificat, signé par L.-J. Riopel et L.-A. Robitaille, affirmant que \$298.944 reviennent à Armstrong "conformément aux termes de son contrat". Avec l'argent reçu de Armstrong, E. Pacaud fait un dépôt à la banque et se sert de ce compte pour verser le dépôt de \$7.000 sur l'achat d'une maison à Québec, pour payer diverses notes signées par lui-même, par Mercier, par C.-A.-P. Pelletier, ou par Tarte. Pacaud fait même parvenir de l'argent à Mercier qui se trouve en Europe. Le fait capital,

évidemment, c'est qu'avec l'argent reçu directement de Armstrong (\$100.000), Pacaud paye les dettes de certains libéraux influents.

Les deux enquêtes tentent de démêler toute l'histoire de cette affaire, ce qui s'avère difficile. Il semble qu'au moment de partir pour l'Europe, Mercier laisse un certain nombre de billets, signés, dont la valeur devait couvrir les frais de certaines contestations électorales. Mais en l'absence du Premier ministre, Pacaud a racheté certains de ces billets, ce qui porte certains à croire qu'une partie du \$100.000 a trouvé le chemin de la bourse de Mercier. De plus, avant de partir, Mercier a laissé à Pacaud et au sénateur Pelletier des chèques et des blancs-seings tirés sur son compte personnel, au cas où il aurait besoin d'argent une fois rendu en Europe, ou encore pour payer les dépenses courantes de sa maison. Pacaud a encaissé les chèques, mais lorsque Mercier lui demande plus tard de l'argent, Pacaud le restitue en pigeant dans les sommes fournies par Armstrong.

Prétextant que le Baie-des-Chaleurs possède une charte fédérale et qu'un projet de loi veut augmenter les pouvoirs de la compagnie, le Sénat fédéral ouvre à l'été de 1891 une enquête sur l'affaire du Baie-des-Chaleurs, par le biais du Comité des chemins de fer, télégraphes et ports. Les Conservateurs d'Ottawa ne sont que trop heureux de découvrir ce début de scandale pour mieux faire oublier le scandale Langevin-McGreevy découvert plus tôt par les Libéraux. Durant l'enquête, Pacaud disparaît en France, P. Garneau est trop malade pour se rendre à l'enquête, G. Grenier est introuvable. Pour sa part, S. LeSage répond aux enquêteurs fédéraux que le gouvernement provincial s'oppose, en effet, aux questions du Comité. Le gouvernement provincial n'a pas à se

justifier devant le gouvernement fédéral. Le rapport final du Comité conclut que la compagnie a été illégalement privée d'une somme de \$175.000 qui lui revient. Le sénateur Robitaille doit se réjouir...

Ces événements ont leurs répercussions à Québec où le Lieutenant-gouverneur A.-R. Angers demande des explications à son Premier ministre Mercier, le 7 septembre 1891, et propose de créer une commission royale d'enquête. Il ordonne d'ailleurs au gouvernement Mercier de ne prendre que des mesures administratives en attendant l'issue de cette affaire. Quand le rapport accablant du Sénat paraît le 14 septembre, Mercier déclare regretter les actions de Pacaud et de Armstrong, mais il nie, pour lui et ses ministres, avoir été au courant de ces activités. A l'insistance de Angers, le gouvernement crée finalement une commission royale, le 18 septembre 1891, composée du juge L.-A. Jetté, du juge Louis F.-G. Baby et du juge Charles Peers Davidson. Après avoir entendu les témoins, dont les dépositions constituent un fort volume, la Commission présente en décembre son rapport. Jetté, qui est sympathique à Mercier, ne participe pas à la rédaction du rapport final à cause de maladie. Ce rapport conclut que le marché entre Pacaud et Armstrong "était frauduleux, contraire à l'ordre public, et une audacieuse exploitation du Trésor provincial". Quand Angers reçoit le rapport, le 16 décembre, il renvoie et révoque, séance tenante, le gouvernement Mercier (46).

46 - Tous les détails du scandale décrit ici sont puisés dans les deux rapports cités plus haut, à la note 42.

Quant à la nouvelle compagnie, elle est de fait la créature de Angus Thom. D'après la Commission royale d'enquête, celui-ci a trompé le gouvernement, en avril, 1891, quand il affirmait posséder (lui et son syndicat) 6.000 actions du Baie-des-Chaleurs. De fait, ces actions ne sont acquises qu'à la fin du mois d'avril, avec l'argent obtenu du gouvernement, quand le syndicat put verser \$40.000 à Riopel et s'assurer ainsi du contrôle de la société. En somme le document de Thom était "futuriste". Quant à la garantie de \$500.000 que le syndicat devait donner au gouvernement, elle se composait d'obligations de la compagnie, c'est-à-dire, en attendant l'achèvement de la ligne, de bien peu de choses! Quand la nouvelle compagnie est constituée, en mai 1891, les actionnaires élisent James Cooper président (47). Plusieurs créanciers de l'ancienne compagnie, cependant, ne sont pas satisfaits. Les syndicats de la faillite de Macfarlane font même saisir la ligne du Baie-des-Chaleurs qui aura d'ailleurs bien du mal à reprendre possession de sa voie. La Banque d'Ontario, elle, sera en procès jusqu'en 1894 quand le gouvernement provincial fera finalement droit à sa réclamation (48).

Les travaux de réfection et de construction sont repris par le syndicat, mais le manque d'argent va à nouveau ralentir les progrès

47 - Président: James Cooper; vice-président: James P. Dawes; secrétaire-trésorier: A.M. Thom; directeurs: Alex. Ewing, James Williamson, Wm Cassils, M.S. Lonergan. Les actionnaires, d'après un document certifié et daté du 31 octobre 1892, sont Robert H. McGreevy (660 actions), A.M. Thom (30), et 10 actions à chacun des directeurs. Le contrôle de la compagnie appartient à W.T. Costigan qui possède 5250 actions en fidéi-commis.

48 - Copie de l'arrêté en conseil 80, 11 février 1894 et le mémoire de la Banque d'Ontario au Lieutenant-gouverneur, Toronto 7 février 1894, dans ANQ Cdf tir 60.

de l'entreprise. Le contracteur J. Hogan, en 1892, se trouve déjà en difficultés financières: le problème découle de la promesse du gouvernement Mercier de permettre le reploiement de \$3.5000 le mille des 9e et 10e sections (du 80e au 100e mille) sur les 7e et 8e sections (60e au 80e mille). Le gouvernement conservateur ne veut plus honorer cet engagement, et ainsi Hogan n'obtient pas l'argent qu'il comptait recevoir.

Au cours de 1892, deux nouveaux actionnaires se joignent à la compagnie: C.N. Armstrong, qui devient peu après gérant, et R. Thibaudeau, qui est élu président.

A la fin de 1893, les 80 premiers milles sont complétés et ouverts à la circulation. L'année suivante, le Baie-des-Chaleurs est vendu au Atlantique-Lac-Supérieur pour la somme de \$400.000 en argent comptant, \$500.000 en titres obligataires à 5% et \$900.000 en actions libérées de la nouvelle compagnie. Au même moment, le Atlantique-Lac-Supérieur fait aussi l'acquisition du Grand-Oriental (privant ainsi le syndicat de la Rive-Sud d'une compagnie qu'il croyait avoir achetée de Armstrong) et du Vallée-Ottawa. Cette peau neuve ne masquera pas longtemps l'endettement du Baie-des-Chaleurs. Les plaintes continuent et deviennent de plus en plus fréquentes. Mgr Bossé écrit au gouvernement que Armstrong utilise l'argent de la compagnie pour ses dépenses personnelles. Les habitants de la région se plaignent de l'état non sécuritaire de la voie, et Louis Vallée vient inspecter le chemin. Dans son rapport, il écrit que certains arrérages de paiement remontent à

dix-huit mois et s'élèvent à plusieurs milliers de dollars (49). En octobre 1895, le surintendant de la ligne demande au gouvernement provincial de payer le salaire de ses ouvriers, "autrement les hommes fermeront le chemin ce soir, ce qui sera ruineux pour les gens habitant la région" (50). La fermeture a effectivement lieu le soir du 5 octobre lorsque les employés font la grève.

Les efforts de Armstrong pour convaincre les travailleurs de reprendre leurs postes sont vains: "Il [Armstrong] n'a point d'argent, ni moyens de s'en procurer, et il veut seulement faire partir le train pour un voyage ou deux, dans le but d'empêcher le gouvernement d'exécuter la loi concernant ces matières", dit le surintendant de la ligne, D.S. McCarthy. Celui-ci demande des officiers de police pour protéger les propriétés de la compagnie, et il obtient cinq constables. Armstrong a apparemment réuni des fiers-à-bras, et on craint qu'ils ne soient la cause d'affrontements avec les grévistes qui empêchent le passage des trains. Selon McCarthy, l'entreprise ne fera aucun progrès tant que Armstrong y sera rattaché (51).

La Chambre de commerce de Gaspé demande l'annulation de la charte de la compagnie tandis que de nombreuses requêtes supplient le gouvernement d'intervenir pour prévenir la détérioration de la voie (52).

-
- 49 - L. Vallée à G.-A. Nantel, Québec 30 octobre 1895, dans D.S.Q. 1896, doc no 89, p. 7-8.
- 50 - D.S. McCarthy telegr. Nantel, New-Richmond 5 octobre 1895 et Nantel à McCarthy, Québec 5 octobre 1895, dans D.S.Q. 1896, doc no 89, p. 9.
- 51 - D.S. McCarthy à Nantel, Matapédia 26 octobre 1895 et McCarthy telegr. Nantel, 29 octobre 1895; McCarthy à Nantel, Matapédia 29 octobre 1895, dans D.S.Q. 1896, doc no 89, p. 10-12.
- 52 - Requête de la Chambre de commerce de Gaspé, Percé 16 octobre 1895, dans D.S.Q. 1896, doc. no 89, p. 13-18.

De son côté, la compagnie blâme "le manque de protection de la Police Provinciale" et proteste contre la décision du gouvernement de retenir toutes les subventions en attendant le règlement du conflit. Finalement, un arrêté ministériel du 9 novembre 1895 déclare que le Baie-des-Chaleurs et le Atlantique-Lac-Supérieur sont insolvables et autorise le ministre des travaux publics à faire mettre la ligne sous séquestre et à vendre les biens des dites compagnies. Armstrong est plus qu'indigné:

Cette fausseté est un outrage si audacieux que les directeurs peuvent difficilement croire comment un fonctionnaire du gouvernement puisse se sentir en sûreté derrière sa qualité ministérielle, contre la responsabilité qu'il a assumée en faisant pareil rapport [au cabinet déclarant la faillite des entreprises] (53).

Il demande en somme le retrait de l'arrêté et un avis de rétractation dans la Gazette Officielle. Mais on ne bouscule pas un ministre comme on bouscule ses ouvriers, et G.-A. Nantel ne recule pas.

Pendant ce temps, le notaire Trépanier et des agents de la compagnie font le tour des paroisses et cherchent, contre des promesses, à obtenir des reconnaissances, signées, que les dettes de la compagnie ont été payées. Plusieurs curés de la région portent plainte auprès du Procureur-général pour dénoncer cette pratique. Pour obtenir de la compagnie une promesse de remboursement, les réclamants sont en somme obligés de déclarer qu'ils considèrent le Baie-des-Chaleurs comme une entreprise solvable, à l'encontre de ce que prétend le gouverne-

53 - C.N. Armstrong à Nantel, Montréal 18 novembre 1895, dans D S Q 1896, doc no 89, p. 32.

ment (54).

Malgré ces protestations, la compagnie est mise sous séquestre par la Cour supérieure. En mai 1896, le gouvernement provincial cherche à convaincre Ottawa de faire du Baie-des-Chaleurs un embranchement de l'Intercolonial. La ligne est finalement vendue au Québec-Oriental en 1910.

Pour ce qui est du Atlantique-Lac-Supérieur, il témoigne encore une fois des grandes visions ferroviaires du siècle: il suffit alors d'examiner une carte, tracer quelques lignes, faire quelques vagues études de rentabilité, et voilà un autre projet en gestation. La compagnie du Atlantique-Lac-Supérieur naît en 1893 par une loi fédérale l'autorisant à construire, ou acheter, ou louer, des chemins de fer de manière à constituer une voie ferrée continue entre Gaspé et Algoma. La nouvelle entreprise conclut des accords avec le Baie-des-Chaleurs, avec la Compagnie du Pont de Montréal, avec le Grand-Oriental, enfin avec le Vallée-Ottawa, accords ratifiés en 1894 par une loi fédérale. Bien qu'habilité à le faire, la compagnie n'acquerra jamais le Montréal-Sorel, le Jonction-Pontiac-Pacifique et le Pacifique-Ontario (55). En 1897, l'Intercolonial loue pendant six mois le Atlantique-Lac-Supérieur, mais renonce très tôt à cette location peu rentable. En 1900, les détenteurs

54 - J.-O. Normandin et al. à T. Chase Casgrain, Maria 17 décembre 1895; Wm L.R. Fauvel à Nantel, Paspébiac 13 décembre 1895; Thomas Lepage et al. à Nantel, Saint-Charles-de-Caplan 16 décembre 1896, dans ANQ Cdf tir 60.

55 - Voir Dom 56 Vict ch 39, 1893, Dom 57-8 Vict ch 63, 1894 et G.R. Stevens, Canadian National Railways, II, p. 331-334 pour le Atlantique-Lac-Supérieur.

d'obligations de la compagnie font saisir les propriétés hypothéquées, mais C.N. Armstrong, profitant d'une irrégularité dans l'acte de vente du Baie-des-Chaleurs au Atlantique-Lac-Supérieur, reprend possession de la première compagnie.

Au début du XXe siècle, de nouvelles subventions vont permettre de compléter, en 1903, la voie de Paspébiac à Caplan. Une compagnie rivale, le Atlantique-Québec-Occidental monte en scène en 1901, mais elle ne réussit pas à réaliser son projet. Puis apparaît en 1903 le Québec-Oriental, la deuxième compagnie à porter ce nom, qui est habilitée à acquérir le Atlantique-Lac-Supérieur et le Baie-des-Chaleurs, ce qu'il parvient à faire en 1910 par l'achat des titres des deux sociétés. Le Québec-Oriental et ses possessions, aussi bien que le Atlantique-Québec-Occidental, sont vendus au Canadien-National en 1929 (56).

Dans toutes ces compagnies, le nom de C.N. Armstrong réapparaît, cherchant tantôt à sauver sa peau financière, tantôt à combiner les divers éléments de chemins de fer pour former des ensembles plus considérables et échapper à l'inévitable faillite. En 1897, on retrouve encore Armstrong comme directeur-gérant du Atlantique-Lac-Supérieur. Les malheurs de cette entreprise s'expliquent par les mêmes causes que dans le Montréal-Sorel, le Grand-Oriental, le Baie-des-Chaleurs: l'absence de ressources financières suffisantes dans la région, une capitalisation inadéquate (pour ne pas dire inexistante) des compagnies, enfin l'ineptie de C.N. Armstrong dont l'ambition et le manque de jugement font s'effondrer tous ses projets.

56 - Rapport du Ministre des chemins de fer et canaux, 1904-1905, dans Sess Pap Can XL, 1906, no 8, doc no 20, p. xxvi-xxvii; G.R. Stevens Canadian National Railways, II, p. 332-334.

Le deuxième Québec-Oriental (57) se constitue en 1903 pour construire une voie ferrée entre Rivière-du-Loup et Matapédia. La charte de la compagnie devient fédérale en 1907, et la compagnie est alors autorisée à acquérir le Atlantique-Lac-Supérieur et le Baie-des-Chaleurs, ce qui est fait en 1910.

III - Le Temiscouata

Parmi les lignes ferroviaires absorbées par le Canadien-National dans l'est du Québec, il y a finalement le Temiscouata, qui longe un des deux passages entre les Maritimes et le Saint-Laurent. Alors que l'Intercolonial, pour des raisons militaires et politiques, suit le passage le plus éloigné, en remontant d'abord la vallée de la Matapédia, le Témiscouata, lui, emprunte une route plus rapprochée le long de la rivière Témiscouata jusqu'à la hauteur des terres puis descend en ligne assez directe jusqu'à Rivière-du-Loup. L'exploitation forestière est la

57 - La première société ferroviaire à porter le nom de Québec-Oriental est constituée en 1888 (Qué 51-2 Vict ch 100, 1888) pour construire une voie ferrée entre Saint-Anselme, dans Dorchester, et un point dans le township de Chapais, dans Kamouraska. Sur les débuts de l'entreprise, voir la conférence que donnait le député provincial Faucher de Saint-Maurice, "Notes pour servir au développement de la colonisation et du commerce des rives du Saint-Laurent à la frontière du Maine", dans Bulletin de la Société de Géographie de Québec 1886-87-88-89, Québec, Typographie L.J. Demers + Frère, 1889, p. 103-137. Dès 1884, Faucher de Saint-Maurice compte parmi les promoteurs de ce projet, et il y voit une oeuvre de colonisation inscrite dans la démarche du "Emparons-nous du sol". En 1889, plusieurs municipalités et paroisses présentent encore des requêtes en faveur du projet, ce qui porte fruit puisqu'en 1890 le gouvernement provincial vote pour cette ligne \$10.000 et 10.000 acres le mille. Toute la documentation sur ce projet se trouve dans ANQ Cdf tir 128.

première raison qui explique la construction du Temiscouata, car on veut une voie de communication entre le Nouveau-Brunswick et le Maine d'une part, et le Nouveau-Brunswick et le Saint-Laurent d'autre part (58).

Après 1870, divers projets s'élaborent pour construire une voie ferrée entre Rivière-du-Loup et le Nouveau Brunswick. En 1882, le gouvernement fédéral offre une subvention de \$3.200 le mille à une compagnie qui construirait un embranchement entre l'Intercolonial, en partant soit de Rivière-du-Loup soit de Rivière-Ouelle, et Edmunston. La même année, le gouvernement provincial promet 10.000 acres le mille pour une ligne de chemin de fer entre Rivière-du-Loup et la frontière du Nouveau-Brunswick, soit une distance de 66 milles, tandis que le gouvernement du Nouveau-Brunswick offre une subvention pour une ligne entre Edmunston et la frontière du Québec.

Entretiens, une autre compagnie, le Saint-Laurent-Témiscouata naît en 1883 et compte parmi ses promoteurs F. Langelier, J.-I. Tarte, Charles Langelier, Benj. Trudel, Lévyte Thériault, G.-H. Deschênes, P.-E. Grandbois, A.R. McDonald et J. Hearn. Ayant obtenu \$100.000 en souscriptions, la compagnie demande en 1883 que le gouvernement provincial lui attribue la subvention de 10.000 acres le mille votée en 1882 (59).

58 - Monetary Times, 9 décembre 1870, p. 328-329. Sur le Témiscouata, voir aussi G.R. Stevens, Canadian National Railways, II, p. 355-356.

59 - Une liste des souscriptions, datée du 1er septembre 1883, un certificat de la Banque d'Union du Canada daté de Québec 18 mars 1884 et enfin les requêtes de F. Langelier, A.R. McDonald, G.-H. Deschênes et J.-I. Tarte au Lieutenant-gouverneur, Québec 18 mars 1884, et la requête de McDonald, Langelier et Deschênes au Lieutenant-gouverneur, Québec 3 mai 1884, se trouvent dans ANQ Cdf tir 124.

Sur la foi de vagues promesses ministérielles, la compagnie fait exécuter certains travaux en 1884, mais lorsqu'elle réclame la subvention, elle ne reçoit qu'un ultimatum lui enjoignant de réaliser au moins \$25.000 de travaux avant la fin de 1884, sous peine d'extinction de la charte (60). En avril 1885, le président du Saint-Laurent-Témiscouata, A.R. McDonald, informe le gouvernement que les travaux de construction sont en cours sur toute la voie, mais une inspection révèle que la valeur de tous ces efforts ne dépasse pas \$2 à \$3.000, et qu'aucun terrassement n'a encore été fait. Ne pouvant pas prouver qu'elle a commencé ses travaux, la compagnie n'obtient pas de subventions et disparaît (61).

Le gouvernement fédéral augmente en 1885 les subventions destinées à ce chemin de fer en ajoutant à la subvention de 1882 un autre \$2.800 le mille pour 66 milles, et \$6.000 le mille pour 8 milles. La totalité de ces subventions peut s'élever à \$498.000. En vertu de cette loi, le gouvernement fédéral constitue une compagnie par lettres-patentes émises le 5 octobre 1885, sous le Grand-Sceau du Canada, le Témiscouata (62). La nouvelle compagnie s'organise au début de 1886 et demande les

60 - Déclaration assermetée de A.R. McDonald, Fraserville 5 mai 1885 et copie de l'arrêtée en conseil 397, 24 septembre 1896, dans ANQ Cdf tir 124.

61 - A.R. McDonald à E. J. Flynn, Fraserville 30 avril 1885, et G.-H. Deschênes à J. J. Ross, Québec 3 mai 1885, dans ANQ Cdf tir 124.

62 - Les directeurs de la nouvelle compagnie sont John J. Macdonald (sic), A.R. Macdonald (sic), P.-E. Grandbois MP, G.-H. Deschênes MAL, J.-I. Tarte, Charles Bertrand, Damase Rossignol et Adolphe Hamel. Il s'agit donc à peu près de l'ancien Saint-Laurent-Témiscouata.

subventions québécoises, ce qui est accordé (63). Le contrat de construction est donné à MM. J.J. McDonald et E.D. Boswell, et quelques mois plus tard, la compagnie soumet tous les documents nécessaires au deux gouvernements (plans, profils et livres de renvoi). Plusieurs villages, au début de 1887, se disputent au sujet du tracé et pressent le gouvernement provincial d'intervenir en leur faveur. Dès 1887, une vingtaine de milles sont achevés et 27 autres milles sont prêts pour recevoir les rails (64). La compagnie demande alors les subventions auxquelles elle a droit.

Entretiens, toutefois, une dispute a surgi entre deux groupes de directeurs, suite aux élections provinciales de 1886. Au cours de cette campagne, le candidat "national", Louis-P. Pelletier, avocat de Québec a promis que la compagnie ne recevrait que la subvention à laquelle elle aurait droit. Quand la compagnie réclame, en septembre 1887, une partie des subventions provinciales, trois directeurs (G.-H. Deschênes, député de Témiscouata, Charles Bertrand et D. Rossignol) s'y opposent. J.-I. Tarte réussit cependant à les convaincre de ne pas poursuivre leur opposition, mais l'avocat des trois directeurs, L.-P. Pelletier, décide de continuer seul à s'opposer à la compagnie. Il soumet un long mémoire où il affirme que le tracé et le plan n'ont pas été régulièrement adoptés par le gouvernement, que la subvention doit être versée pour des sections

63 - Copie de l'arrêté en conseil 397, 24 septembre 1886, copie de l'arrêté en conseil 403, 13 octobre 1886, dans ANQ Cdf tir 124. Pour la liste d'actionnaires et pour les détails de l'histoire de cette compagnie, la source principale de documentation est située dans APC RG 30 vol 1609, où se trouvent les procès-verbaux de la compagnie.

64 - A.L. Light, Detailed Report. Temiscouata Railway, Québec 5 septembre 1887, brochure dont il y a un exemplaire dans ANQ Cdf tir 124.

de 20 milles, alors qu'il reste selon l'ingénieur Light \$25.000 de travaux à parachever, et qu'en plus aucun directeur de la compagnie "n'a payé un seul centin, ni sur le montant de la souscription, ni pour la construction du chemin", et que par conséquent tous les votes et toutes les résolutions des directeurs sont nuls. De plus, poursuit le mémoire, la compagnie elle-même n'existe pas puisqu'avant l'arrêté de septembre 1886, "les prétendus directeurs ont passé avec MM. McDonald + Boswell, les entrepreneurs du chemin, un marché illégal et irrégulier par lequel ils se sont départis, en faveur des entrepreneurs de tous leurs intérêts dans icelui", et que ce marché fut fait contre une indemnité de \$200.000. Si elle est payée, la subvention ne servira pas le bien public, et d'ailleurs, la compagnie n'existe pas légalement. Pelletier ajoute que la compagnie a utilisé ses fonds à des fins politiques, qu'elle a fait faire des arpentages inutiles pour tromper les électeurs durant les élections, que le président de la compagnie a insulté le candidat national dans des articles signés et publiés dans les journaux, et que la compagnie a pratiqué une corruption tellement scandaleuse que le candidat élu a même démissionné avant la contestation judiciaire. Pelletier termine en demandant une enquête sur les affaires du Temiscouata (65).

Le gouvernement de Mercier décide de tenir une enquête devant le Procureur-général (c'est-à-dire devant Mercier!). Le président de la compagnie, A.R. McDonald, se dit heureux de collaborer à cette enquête,

65 - Requête de Louis-H. Pelletier au Conseil exécutif, Québec 26 septembre 1887, dans ANQ Cdf tir 124.

mais il n'admet en rien le droit de Pelletier de la réclamer:

I am also advised that my Company being incorporated by the Parliament of Canada and under its jurisdiction, is not subject to investigation of its affairs by the Government of the Province of Quebec, except so far as to ascertain whether it has built or is building its road in the manner and according to the condition imposed by the subsidy acts of the Province...(66).

En réponse à McDonald, le directeur du Bureau des chemins de fer, E. Moreau, réplique: "all Railway Companies subsidized by the Province are subject to such investigations" (67). Les deux McDonald (A.R. et J.J.) refusent de témoigner devant la commission présidée par S. LeSage, mais Tarte et Pelletier font de longues dépositions. Le gouvernement menace de priver la compagnie de ses subventions provinciales si elle refuse de collaborer, mais ne va pas à cet extrême. Pelletier offre d'ailleurs de retirer son factum s'il obtient l'assurance que la subvention "sera employée en entier à payer le prix des travaux de construction", comme il avait offert à la compagnie de le retirer si elle laissait Pelletier nommer quatre des directeurs. A.R. McDonald refuse toujours de témoigner sur ses "affaires personnelles", et l'enquête est ajournée sine die (68).

La commission d'enquête a étudié deux questions fondamentales: premièrement, existe-t-il entre J.J. McDonald et A.R. McDonald un document secret les liant (autre que le contrat de construction), et deuxièmement,

66 - A.R. McDonald à F. Grenier, Rivière-du-Loup 7 novembre 1887, dans ANQ Cdf tir 124.

67 - E. Moreau à A.R. McDonald, Québec 10 novembre 1887, dans ANQ Cdf tir 124.

68 - Voir les procès-verbaux de l'enquête, "Procès-verbaux de l'enquête tenue par M. Simson Lesage", dans ANQ Cdf tir 124.

les directeurs ont-ils versé la somme de 10% de leurs souscriptions.

Derrière ces querelles se profilent les luttes électorales de 1886 et de février 1887, alors que A.R. McDonald, qui est aussi surintendant de la division ouest de l'Intercolonial, a troublé plusieurs assemblées populaires, amenant de Pointe-Lévis des fiers-à-bras qui ont causé de "véritables boucheries" et empêché le candidat national de parler. Le témoignage de ce dernier, Charles Pouliot, au sujet de l'élection complémentaire de février 1887, affirme

que dans le temps de l'élection dans le comté de Témiscouata, la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata n'était qu'une institution politique dont on se servait pour assurer la défaite de Mr. L.-P. Pelletier et la mienne (69).

La compagnie en profitait apparemment pour laisser entendre à toutes les paroisses que le chemin de fer passerait chez elles.

Quant à Tarte, il refuse de dire combien d'actions il possède, parce que le faire connaître "me causerait un grand tort". Il jure avoir payé les souscriptions faites en son nom mais il ne se souvient pas du nombre de versements qu'il a fait. Il se rappelle d'avoir emprunté la somme du premier versement, mais il a oublié si ce sont les contracteurs McDonald et Boswell qui ont versés l'argent à la banque en son nom. Il ne se souvient pas si c'était avant ou après l'organisation de la compagnie. Il se "considère" propriétaire, mais refuse de dire s'il l'est ou non. Tarte ne sait d'ailleurs pas qui lui a avancé l'argent puisque l'avocat de la compagnie s'en est occupé. Il ressort clairement du témoignage de Tarte, malgré ses innombrables blancs de mémoire, qu'il n'a jamais acheté les actions qui le qualifient comme directeur, ce

qui n'est guère étonnant car la chose se faisait souvent à l'époque. Ici, les intéressés ont coupé quelques coins et se sont exposés.

Suivant la suggestion de L.-P. Pelletier, le gouvernement nomme un syndic pour recevoir et dépenser la subvention provinciale. Bien mieux, il désigne C.-A.-P. Pelletier à cette fonction. Le 18 novembre 1887, la compagnie fait servir un protêt au gouvernement qui, tout en prétextant qu'il attend le rapport de LeSage, fait néanmoins nommer Pelletier comme syndic (70).

Le coût de construction de la voie est estimé à \$12.541 le mille (71). La compagnie dispose de subventions généreuses qui sont augmentées tant à Ottawa, en 1887 et en 1890, qu'à Québec, en 1888. L'absence de réclamations contre l'entreprise dans les archives des gouvernements semble d'ailleurs indiquer qu'elle possède les ressources nécessaires pour mener son projet à terme. Au début, les principaux actionnaires sont A.R. McDonald (590 actions) et Wm McCarthy (240 actions), alors que les directeurs possèdent chacun 10 actions pour se qualifier. En mars 1888, le Temiscouata remet \$300.000 en actions libérées aux contracteurs McDonald et Boswell, outre les \$491.000 auxquels leur donne droit leur contrat de construction. Des titres obligataires d'une valeur de \$800.000 sont aussi mis en vente. L'effet de ces diverses

70 - Pelletier à Mercier, Québec 18 novembre 1887. De fait, un arrêté en conseil du 22 novembre 1887 verse \$70.000 non pas à la compagnie mais à C.-A.-P. Pelletier, nommé syndic dans cette affaire. Voir aussi la copie de l'arrêté en conseil 620, 22 novembre 1887, dans ANQ Cdf tir 124.

71 - Toute la section qui suit est rédigée à partir des procès-verbaux de la compagnie. Voir APC RG 30, vol 1609.

transactions est de faire passer le contrôle de la compagnie entre les mains des contracteurs qui, en 1888, détiennent 6750 actions (sur un total de 8.000).

A la fin de 1888, les travaux de construction situés dans la province de Québec sont terminés, et la compagnie reçoit l'autorisation d'ouvrir sa voie entre Rivière-du-Loup et Edmunston au Nouveau-Brunswick, longue de 90,7 milles, dont 69,28 dans le Québec. Dans une large mesure, le Témiscouata est tributaire de l'Intercolonial, dont A.R. McDonald est d'ailleurs un employé. Quand les contracteurs remettent la voie à la compagnie, le 1er janvier 1889, J.J. McDonald devient alors directeur et gérant de l'entreprise avec un salaire princier de \$300 le mois, tandis que E.D. Boswell devient secrétaire-trésorier.

La Témiscouata construira dans les années suivantes l'embranchement de Saint-François, situé au Nouveau-Brunswick, mais dont les titres obligataires seront garantis par la Province de Québec (la compagnie ayant déposé l'argent nécessaire auprès du gouvernement). Dès 1890, les recettes de l'entreprise dépassent les dépenses, et les propriétaires espèrent mieux lorsque l'embranchement sera terminé. Mais les espoirs s'évanouissent rapidement car dès 1891 la compagnie constate qu'elle n'a pas suscité l'établissement des nombreux moulins à scie qu'elle espérait voir naître. Le trafic ne s'améliore guère en 1892. Bien que la région devienne peu à peu une zone sportive et touristique, la compagnie compte surtout sur le transport du bois, de la patate et du bleuet.

A la mort du président J.J. McDonald, en 1893, John G. Riordon lui succède, à un moment où les affaires de la compagnie ne sont pas très reluisantes. D'année en année, cependant, le rapport du président

promet des jours meilleurs. Mais la situation empire et en 1898 les obligataires de la compagnie se forment en association et prennent possession de la ligne. Ils en conserveront le contrôle jusqu'en 1936 quand la ligne est vendue au Canadien-National.

Conclusion

Au XIXe siècle, l'élément fondamental du réseau ferroviaire dans l'est du Québec est l'Intercolonial, sur lequel viennent se greffer d'autres éléments comme le Baie-des-Chaleurs et le Témiscouata.

Entre 1828 et 1864, ce vieux rêve de relier les Maritimes au Canada par un chemin de fer donne naissance à plusieurs projets qui tous s'achoppent sur la question du financement. L'idée d'un Intercolonial suppose une aide impériale considérable, et le gouvernement de Londres la refuse tant que le tracé de la voie ne serait pas militairement utile à la Grand-Bretagne, c'est-à-dire situé loin de la frontière américaine et donc à l'écart des centres peuplés.

D'après le projet confédératif élaboré en 1864, la construction de l'Intercolonial incombe au gouvernement fédéral qui s'exécute durant la première décennie après 1867. Bien qu'il soit avant tout un chemin de fer au service des Maritimes, l'Intercolonial se prolongera vers l'ouest et parviendra à Montréal à la fin du XIXe siècle. La voie pénètre au Québec en traversant la rivière Restigouche, en remontant la vallée de la Matapédia, puis en descendant vers le Saint-Laurent qu'elle longe jusqu'à Rivière-du-Loup. En 1879, le gouvernement fédéral achète du Grand-Tronc l'embranchement de Rivière-du-Loup, ce qui permet

à l'Intercolonial d'accéder à Lévis, en face de Québec. En 1897-1898, deux autres acquisitions permettent à la ligne gouvernementale de parvenir à Montréal: premièrement l'achat du Comté-Drummond, une voie s'étendant de Lévis à Sainte-Rosalie, puis le contrat entre le gouvernement fédéral et le Grand-Tronc pour donner à l'Intercolonial un droit de parcours sur la section entre Sainte-Rosalie et Montréal. Ainsi, à la fin du XIXe siècle, l'Intercolonial atteint Montréal, le noyau canadien du transport ferroviaire.

Dans l'est du Québec, deux autres projets se développent. D'abord le Baie-des-Chaleurs qui se propose de construire une voie ferrée entre Matapédia, sur l'Intercolonial, et Gaspé. Ayant obtenu tant d'Ottawa que de Québec de généreuses subventions, et grâce surtout à une politique provinciale permettant le reploiement des subventions, la compagnie n'aurait pas dû connaître de difficultés de financement. Pourtant, elle tombe en faillite, car elle ne possède en propre aucun fonds. Le contracteur H. Macfarlane ne peut achever ses travaux, ce qui empêche la compagnie de recevoir ses subventions. Aussi, les réclamations contre l'entreprise et les contracteurs se multiplient et forcent le gouvernement provincial à intervenir. Pour sauver le projet, Mercier promet de mettre l'entreprise entre de nouvelles mains et accorde des subventions additionnelles qui sont finalement attribuées à l'ancien contracteur de la voie, C.N. Armstrong. Pire, \$100.000 de la somme versée à Armstrong par le gouvernement est restituée à E. Pacaud, ami de Mercier et grand brasseur d'affaires politiques. Le Lieutenant-gouverneur A.-R. Angers n'attend que le moment de sévir, et après avoir reçu le rapport de la commission royale d'enquête qu'il a obligé le

gouvernement provincial à créer, il renvoie Mercier. La voie a alors une longueur de 80 milles. Une grève éclate en 1895 quand la compagnie ne paye pas des réclamations qu'on lui présente.

Le Baie-des-Chaleurs passe ensuite sous le contrôle du Atlantique-Lac-Supérieur, une autre invention de Armstrong. Les deux compagnies sont finalement mises sous séquestre, mais Armstrong réussit à reprendre possession du Baie-des-Chaleurs à cause d'une irrégularité. Par la suite, en 1900, les obligataires prennent possession du Baie-des-Chaleurs qui sera absorbé, avec le Atlantique-Lac-Supérieur, dans le Québec-Oriental, une compagnie créée en 1903. Toutes ces lignes passent au Canadien-National en 1929.

Finalement, nous trouvons dans le Témiscouata un deuxième tributaire de l'Intercolonial. Ce chemin de fer reliant Rivière-du-Loup à Edmunston obtient aussi plusieurs subventions des gouvernements, et il fut mêlé à plusieurs luttes de nature essentiellement politiques. Sa phase de construction se déroule sans trop de problèmes, mais le commerce le long de sa voie ne se développe pas aussi rapidement que la compagnie l'avait escompté. En 1898, les obligataires de la société prennent possession de la voie, qui n'est vendue au Canadien-National qu'en 1936.

Le Baie-des-Chaleurs et le Témiscouata peuvent servir d'exemples pour souligner la collusion qui lie souvent le monde de la politique à celui des affaires. En 1886 et en 1887, le Témiscouata intervient dans les élections provinciales en faveur du candidat conservateur. La suite des événements nous montre le candidat "national" défait qui cherche à utiliser son influence auprès du gouvernement de Mercier pour se tailler une place dans l'entreprise. Les subventions constituent le levier

permettant aux politiciens d'exercer des pressions contre la compagnie. Quant au Baie-des-Chaleurs, il peut servir de cas-type pour montrer les dangers que courent les hommes politiques pigeant trop souvent dans le Trésor public pour secourir des entrepreneurs en faillite. En permettant à C.N. Armstrong de se payer à même une subvention provinciale, et en exigeant qu'il restitue une partie de cette somme à l'argentier du parti, les Libéraux se finançaient donc avec des fonds publics. Le Lieutenant-gouverneur A.-R. Angers ne rata pas une si belle chance et renvoya le gouvernement de Mercier. Ce scandale permet ainsi de voir plus clairement les relations qui peuvent exister entre la politique et les affaires ferroviaires.

Ces trois lignes, l'Intercolonial, le Baie-des-Chaleurs et le Témiscouata sont toutes situées dans des régions encore peu développées, ne supportant qu'un commerce réduit et donc peu payant. Le transport dans cette région est d'autant plus local que depuis la fin des années quatre-vingt, le Pacifique-Canadien possède une ligne directe entre Montréal et Saint-Jean (NB). La nécessité de ne compter que sur le trafic local, déjà insuffisant, ne permettra jamais à ces compagnies de franchir le cap de la rentabilité.

TROISIEME PARTIE

LE RESEAU DU PACIFIQUE-CANADIEN

L'histoire du Pacifique-Canadien est intimement liée à celle de la Confédération canadienne: l'intégration économique des provinces unies en 1867, et plus particulièrement des futures provinces de l'Ouest canadien, est en grande partie l'oeuvre de cette entreprise qui a compté et compte beaucoup d'admirateurs, mais aussi beaucoup de détracteurs (1).

Le Pacifique-Canadien, dans les deux dernières décennies du XIXe siècle, constitue un imposant réseau de 7.000 milles, couvrant l'ensemble du pays, du Pacifique à l'Atlantique. C'est du reste ce qui le met en opposition à certaines lignes existantes, notamment le Grand-Tronc qui voit d'un fort mauvais oeil cet intrus qui vient lui ravir son hégémonie dans les deux grandes provinces centrales, l'Ontario et le Québec. Les histoires du Pacifique-Canadien ont naturellement une assez maigre moisson de renseignements sur le réseau de la compagnie au Québec, bien que le siège social de l'entreprise s'y trouve.

En fait, le Pacifique-Canadien possède directement peu de choses au Québec, car il gère son réseau par l'intermédiaire d'un grand nombre de compagnies achetées, louées ou autrement contrôlées et dont

1 - Il existe plusieurs histoires du Pacifique-Canadien, la plupart ayant un caractère populaire, mais dont la plus importante et sans doute la plus aride est celle de Harold A. Innis, A History of the Canadian Pacific Railway, Introduction de Peter George, Toronto, University of Toronto Press, 1971 (édition originale: 1923); voir aussi Pierre Berton, The National Dream. The Great Railway 1871-1881 et The Last Spike. The Great Railway 1881-1885, Toronto, McClelland and Stewart, 1970-1971; J.L. McDougall, Canadian Pacific. A brief history, Montréal, McGill University Press, 1968; John M. Gibbon, Steel of Empire, Toronto, 1935. On trouvera aussi dans toutes les histoires générales de la période des analyses plus ou moins complètes sur le Pacifique-Canadien.

plusieurs survivent encore aujourd'hui. En arrivant de l'Ouest, la compagnie possède deux voies d'accès à Montréal, soit par la section ouest de l'ancien Québec-Montréal-Ottawa-Occidental (désormais: QMOO), entre Montréal et Ottawa, soit par la route du Ontario-Québec, qui arrive de Toronto. A l'est de Montréal le réseau s'étend sur la rive nord par la section est du QMOO, entre Saint-Martin et Québec, mais principalement par la rive sud, en direction des Maritimes. A la suite de plusieurs acquisitions, et surtout du Atlantique-Nord-Ouest, la compagnie du Pacifique-Canadien réunit les éléments d'une voie continue entre Montréal et les Maritimes, en absorbant successivement le Waterloo-Magog, l'International, le Ligne-Directe (ou Ligne-Courte). Elle y ajoutera plus tard l'important réseau du Québec-Central, entre Sherbrooke et Québec, celui du Sud-Est, ainsi que diverses autres sociétés.

Autant le Grand-Tronc est le foyer de querelles politiques durant les années cinquante, autant le Pacifique-Canadien le sera durant les années quatre-vingt et quatre-vingt-dix. Le premier veut relier le Mid-Ouest américain à l'Atlantique, alors que le second cherche à relier l'Ouest canadien à l'Atlantique. Le Grand-Tronc, bien entendu, souhaite ardemment que le Pacifique-Canadien reste longtemps une entreprise de l'Ouest, mais ce vain espoir est vite trompé, quand le nouveau venu s'embarque, dès sa création, dans une vigoureuse politique d'expansion dans l'est du pays.

Notre étude ne s'attardera pas à l'évolution générale de la compagnie et à ses difficultés financières, qui sont nombreuses, ni à ses recours répétés au gouvernement fédéral, car il existe plusieurs études qui présentent très bien ces questions. Nous ne retiendrons que les aspects

de cette histoire qui touchent le réseau du Pacifique-Canadien au Québec. Qu'il suffise de rappeler brièvement que la construction d'un transcontinental jusqu'au Pacifique constitue un engagement pris par le gouvernement fédéral lors de l'entrée de la Colombie-Britannique dans la Confédération en 1871. Deux ans plus tard éclate le "scandale du Pacifique" à la suite des liens entre certains hommes politiques et divers syndicats qui veulent se faire attribuer le contrat de construction de ce vaste projet. La grande dépression de 1873-1878 contraint le gouvernement fédéral à pratiquer une politique dite de "retranchement". Mais le retour des Conservateurs au pouvoir en 1878, armés de leur "politique nationale" axée sur le double programme de tarifs élevés et de construction d'un chemin de fer continu et entièrement situé en territoire canadien, assure le maintien d'une politique soumise à un double objectif: affirmation de la souveraineté canadienne sur l'Ouest et intégration de cette région dans l'économie du pays.

Suite à diverses tractations financières, le contrat de construction du Pacifique-Canadien est finalement attribué à un syndicat où les têtes de file sont George Stephen, Richard B. Angus, Donald Smith, James Hill et Duncan McIntyre, après que le Grand-Tronc, d'abord intéressé au projet, eût refusé de construire une ligne entièrement située en territoire canadien au nord du lac Supérieur. Désormais, le Grand-Tronc devient un formidable adversaire qui tente non seulement d'intimider le gouvernement canadien, mais encore de ruiner le crédit de la nouvelle compagnie sur le marché financier de Londres, où il possède non seulement ses entrées, mais aussi ses amis. Le contrat de construction reçoit néanmoins l'approbation du Parlement fédéral le

15 février 1880. Stephen devient le président de la compagnie, D. McIntyre le vice-président, alors que W.C. Van Horne en est le gérant-général avant d'accéder lui-même à la présidence en 1888.

Le réseau du Pacifique-Canadien doit, au début, s'arrêter à Callander, à l'est du lac Nipissing, endroit que les connaissances géographiques inadéquates de l'époque situent à égale distance de Toronto et de Montréal. Dès l'été de 1880, Stephen écrit à J.A. Macdonald: "We [Stephen et Angus] are clear on the point that the Canada Central and Quebec roads would have to be incorporated. Nipissing is nowhere. Montreal or Quebec must be the starting point" (2). C'est le signal d'une guerre de propagande, une lutte de finances entre le Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc. Dès 1881, le Canada-Central, dont le président est D. McIntyre, est intégré à la nouvelle compagnie; Stephen et McIntyre se font aussi nommer directeurs du Ontario-Quebec, une compagnie devant relier Toronto et Montréal. Le Pacifique-Canadien acquiert également des intérêts dans plusieurs autres compagnies ontariennes et québécoises.

Aux Etats-Unis, le principal rival du Pacifique-Canadien est le Northern Pacific, qui espère drainer le commerce de l'Ouest canadien vers son réseau américain, et qui formera plus tard des alliances avec le Québec-Lac-Saint-Jean et le Grand-Nord dans les années quatre-vingt-dix. C'est d'ailleurs en utilisant le spectre du Northern-Pacific que Chapleau tente en 1882 de convaincre le gouvernement fédéral d'acheter le QMOO, car un prolongement de ce dernier jusqu'à Sault-Sainte-Marie et Duluth court-circuiterait très efficacement la route du Pacifique-

2 - George Stephen à J.A. Macdonald, Causapscal 9 juillet 1880, cité dans J.L. McDougall, Canadian Pacific, p. 35.

Canadien.

Malgré des difficultés financières particulièrement sérieuses, et grâce à l'aide généreuse et répétée que le gouvernement fédéral lui apporte, une voie transcontinentale complète devient disponible en 1886, plusieurs années avant les délais prescrits par les contrats. L'affrontement des deux grands des chemins de fer canadiens se poursuivra, mais plus à l'état de guérilla.

Il est difficile de démêler l'enchevêtrement de lignes et de compagnies qui constituent le Pacifique-Canadien, mais il l'est davantage d'exposer clairement l'historique de toutes ces sociétés dans un ensemble cohérent. Il y a donc un certain arbitraire, nécessaire toutefois, dans le plan que nous suivons. Dans un premier chapitre, nous abordons les deux éléments de base du réseau du Pacifique-Canadien au Québec: d'abord, sur la rive nord, le QMOO (ce qui comprend le Rive-Nord, le Colonisation-Nord-Montréal et le chemin du Nord) et sur la rive sud, le Atlantique-Nord-Ouest (ce qui comprend le Waterloo-Magog, l'International, le Ligne-Directe). Dans un deuxième chapitre, nous avons réuni les compagnies de l'ouest du Québec, le Ottawa-Nord-Occidental, le Montréal-Occidental, le Colonisation-Temiscamingue et le Montréal-Ottawa. Enfin, un dernier chapitre présente les réseaux situés au sud du Saint-Laurent, c'est-à-dire le Sud-Est (y compris le Jonction-Lac-Champlain-Saint-Laurent), le Québec-Central (où se trouvent aussi les "lignes américaines" appartenant aux réseaux de la Nouvelle-Angleterre, le Vallée-Massawippi, le Hereford, le Dominion-Lime). Cette énumération fastidieuse (Voir le Tableau XVII) contient les éléments qui forment, ensemble, le réseau du Pacifique-Canadien au Québec au XIXe siècle,

et chacun de ces éléments possède sa propre histoire.

TABLEAU XVII

LISTE DES CHEMINS DE FER QUEBECOIS ACQUIS PAR
LE PACIFIQUE-CANADIEN

	<u>bail</u>	<u>majorité des actions</u>
Atlantique-Nord-Ouest	6/12/1886	1886
Cap-de-la-Madeleine		1912
Colonisation-Témiscamingue		1896
Colonisation-Nord (le deuxième, créé en 1899)	1/1/1905	1904
International: voir à Atlantique-Nord-Ouest		
Joliette-Brandon (Montréal-Lac-Maskinongé)	1/1/1906	1906
Jonction-Lac-Champlain-Saint-Laurent (par le Sud-Est)	2/4/1881	1947
Ligne-Directe: voir à Atlantique-Nord-Ouest		
Montréal-Atlantique (Sud-Est) (acquis de fait en 1887)	1/10/1931	-
Montréal-Occidental		1897
Montréal-Ottawa	15/11/1892	1891
Québec-Montréal-Ottawa-Occidental: section ouest		1882
: section est		1885
Montagne-Orford	6/10/1909	1909
Ontario-Québec		
Ottawa-Nord-Occidental	1/11/1902	1902
Sud-Est: voir à Montréal-Atlantique		
Vallée-Massawippi	7/11/1946(?)	1947
Vallée-Saint-Maurice	1/1/1911	1910
Waterloo-Magog: voir à Atlantique-Nord-Ouest		

Sources: J.C. Bonar, Canadian Pacific Railway Company..., p. 36.
M.L. Bladen "Construction of railways in Canada" dans
Contributions to Canadian Economics 1932 et 1934.

CHAPITRE VII

LE PACIFIQUE-CANADIEN: LES ARTÈRES AU QUÉBEC

La multiplicité des compagnies qui constituent le réseau québécois du Pacifique-Canadien ne doit pas faire oublier qu'elles se greffent toutes à deux grandes artères: une première s'étend de Hull à Québec (l'ancien QMOO), au nord du Saint-Laurent, et une deuxième traverse le centre de l'Estrie pour relier Montréal à Saint-Jean (NB) après avoir parcouru le Maine. Ce sont là les deux éléments fondamentaux de l'ossature du réseau du Pacifique-Canadien au Québec.

1 - Le Québec-Montréal-Ottawa-Occidental

Dans la politique ferroviaire des gouvernements québécois du XIX^e siècle, il n'y a sans doute pas de développement plus important que la décision prise en 1875 par le gouvernement provincial de construire lui-même une voie ferrée entre le Pontiac à l'ouest et Québec à l'est. Qu'un gouvernement provincial, sans grandes ressources et en pleine dépression économique, se lance dans une pareille aventure, souligne l'importance, réelle ou supposée, du projet dans l'évolution économique et politique du Québec à cette époque. A peine achevée, cependant, la voie est vendue, en 1882, par le gouvernement Chapleau, en deux sections séparées.

Cette vente du QMOO va permettre au Pacifique-Canadien d'accéder à Montréal, directement, sur ses propres rails. Déjà en 1881, la compagnie a acquis le Canada-Central, dont la voie s'étend d'Ottawa à Pembroke, et sera prolongée vers l'ouest jusqu'à Callander. L'achat en 1882 de la

section ouest du QMOO donne donc au Pacifique-Canadien une route complète entre l'Ouest canadien et Montréal. D'autre part, la compagnie s'intéresse à la même époque au Ontario-Québec, société organisée en 1871 pour construire une voie ferrée entre Toronto et la rivière des Outaouais, en traversant Peterborough, Carleton Place et Ottawa. Ce premier effort ne connaît pas de succès, mais un nouveau groupe de promoteurs demande en 1880 la relance du projet. Le Grand-Tronc n'ose pas croire à ces rumeurs d'une deuxième voie ferrée entre Toronto et Montréal, mais il a tort car un groupe montréalais a déjà obtenu le contrôle du Brockville-Ottawa et s'appête à prendre aussi le Ontario-Québec (1). L'ingénieur du gouvernement fédéral C. Schreiber s'oppose à la reconstitution de cette dernière compagnie en affirmant qu'il n'est pas souhaitable de construire une ligne additionnelle entre Toronto et la rivière des Outaouais (2). Néanmoins, le Ontario-Québec obtient une nouvelle charte en 1881 et le Pacifique-Canadien loue en 1883 la compagnie pour 999 ans, bail confirmé par une loi l'année suivante. Dès lors, le Grand-Tronc cherche par tous les moyens à nuire à l'expansion du

1 - A.W. Currie, The Grand Trunk Railway of Canada, p. 240.

2 - C. Schreiber au Secrétaire d'Etat, Ottawa 26 janvier 1881, dans Com Cdf, APC RG 46 vol 1, no 1976. Sur ces questions, voir l'abondante documentation compilée dans APC RG 46 vol V, p. 1193-1228 et vol VIII, p. 1935-1954; voir aussi APC RG 46, boîte 13, no 3218.

Pacifique-Canadien en Ontario et au Québec (3). Ces obstacles surmontés, le Ontario-Québec peut ouvrir en 1887 toute la section entre Smiths Falls et Montréal (Voir la carte XIX). Il convient en premier lieu de retracer brièvement l'histoire du QMOO (4)

Au moment où il décide de construire le QMOO, en 1875, le gouvernement québécois prend en main les affaires de deux compagnies: le Rive-Nord, qui a entrepris de construire une voie ferrée entre les villes de Montréal et de Québec, et le Colonisation-du-Nord-de-Montréal (désormais: Colonisation-Nord-Montréal), qui construit alors une voie entre Montréal et Aylmer avec l'intention de la prolonger jusqu'à la rivière Creuse. A bout de ressources et incapables de poursuivre leurs projets respectifs, les deux sociétés cèdent tous leurs biens et leurs droits au gouvernement provincial qui prend ainsi la relève.

Le projet d'un chemin de fer de la Rive nord naît durant les années cinquante. Québec rêve alors de devenir le terminus d'un grand chemin

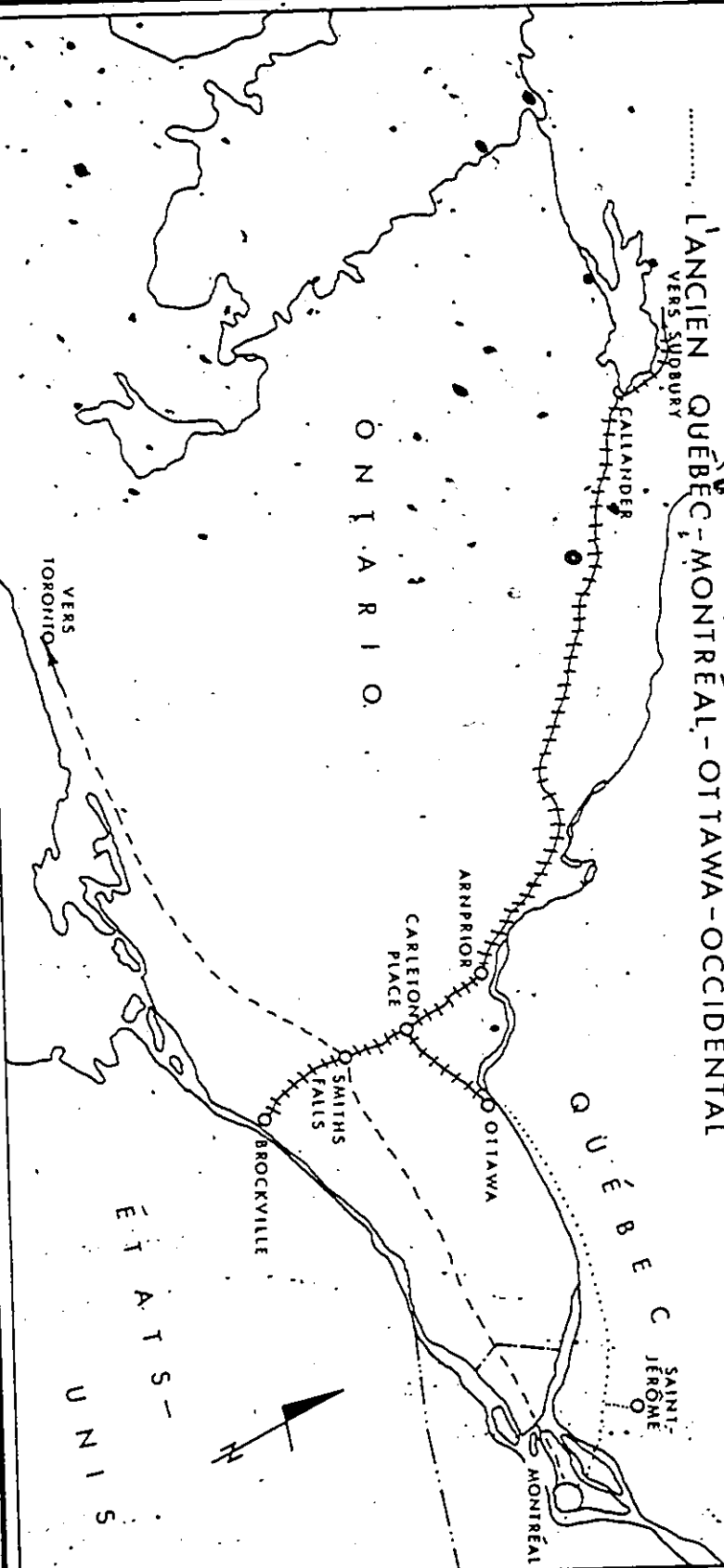
- 3 - Poor's Manual of Railroads 1874-1875, p. 427; Poor's 1890, p. 1023; Poor's 1895, p. 960. Pour le bail du Canada-Central, voir au Ministère de la consommation et des corporations; 1878, no 578. Aussi, Monetary Times, 2 mai 1884, p. 1227, 1er janvier 1887, p. 739 et 22 janvier 1887, p. 820. Voir aussi la correspondance de C. Schreiber à A.P. Bradley, Ottawa 23 août 1887 et C. Drinkwater à T. Trudeau, Montréal 1er septembre 1887, dans Com Cdf, APC RG 46, no 3413 et 3427 respectivement.
- 4 - Il existe déjà un travail détaillé sur les diverses compagnies de la rive nord, Brian J. Young, The North-Shore Railways. A Study of the Montréal Colonization Railroad and the North Shore Railway 1854-1885, Thèse de PhD, Université Queen's, 1972, 376p. Nous nous sommes largement inspiré de ce travail dans les pages qui suivent. Pour les années soixante-dix, on trouvera aussi des passages pertinents dans Marcel Hamelin, Les premières années du parlementarisme québécois 1867-1878, p. 109-114, p. 196-199 et p. 253-272. On trouvera enfin une importante masse de documents dans le rapport de la commission royale d'enquête nommée en 1885 et dont le rapport paraît en 1887: Commission royale. Enquête concernant le Chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, Québec, Par ordre de la Législature, 1887, 4 volumes.

L'ACCÈS DU PACIFIQUE-CANADIEN À MONTRÉAL EN VENANT DE L'OUEST (1890)

++++ LE CANADA-CENTRAL (Y COMPRIS LE BROCKVILLE-OTTAWA)

--- LE ONTARIO-QUÉBEC

..... L'ANCIEN QUÉBEC-MONTRÉAL-OTTAWA-OCIDENTAL
VERS SUDBURY



de fer vers l'Ouest, et ainsi reprendre le retard qu'elle accuse sur Montréal. Un premier projet de Rive-Nord voit le jour en 1853 et reçoit d'importantes souscriptions municipales, mais l'opposition du Grand-Tronc empêche la nouvelle entreprise de trouver à Londres les fonds nécessaires à son développement. La ville de Québec triplera même sa subvention, la portant à £300.000, mais la compagnie ne réussit pas à obtenir l'aide du gouvernement canadien, qui accorde cependant 1,5 million d'acres au Chemin de fer et navigation du Saint-Maurice pour construire une voie de 30 milles entre Trois-Rivières et les Grandes-Piles et pour exploiter un service de bateaux à vapeur sur la rivière (5). La constante opposition du Grand-Tronc, qui envisage même un moment de construire l'embranchement subventionné pour toucher les 1,5 millions d'acres offerts par le gouvernement, ruine tous les efforts du Rive-Nord. De plus, à la fin des années soixante, plusieurs projets proposent la construction de chemins de fer au nord de Montréal, comme par exemple le Colonisation-Nord-Montréal.

Reconduite en 1866, la charte du Rive-Nord permet aux promoteurs de continuer et de donner un contrat de construction, pour l'embranchement des Piles, à J.-Edouard Turcotte. La veuve de celui-ci cèdera plus tard ses droits à J.M. Winchell. Quand la compagnie réclame du gouvernement provincial les 1,5 million d'acres destinés à l'embranchement, le gouvernement Chauveau sursaute et répond que la subvention devait s'appliquer à l'ensemble du tracé du Rive-Nord (6). Relancée en 1870,

5 - Young, p. 10-30 pour une description de ces premiers efforts.

6 - Toute la correspondance à ce sujet est publiée dans D.S.Q. vol 2-3, 1869-1870, doc no 17, 3p.

l'entreprise s'appuie sur de nouveaux directeurs (J.J.C. Abbott, Louis Beaubien, Wm McDougall, J.J. Ross, Joseph Cauchon, Thomas McGreevy, colonel Wm Rhodes, J.-B. Renaud, G.-H. Simard, J.-D. Brosseau, Willis Russell) représentant à la fois les intérêts de Québec et de Montréal. Le terminus du Rive-Nord est fixé à Montréal après des discussions qui divisent profondément les directeurs. Ceux de la région de Montréal se retirent de la compagnie, la laissant entre les mains de personnes reliées au groupe Interocéanique, la contrepartie torontoise du projet de Hugh Allan pour construire une route entre Montréal et l'Ouest canadien (7).

Pour favoriser la fusion du Rive-Nord et du projet du Colonisation-Nord-Montréal, qui doit relier Montréal à la rivière Creuse, le gouvernement provincial leur offre, en 1870, 3 millions d'acres de terre, plus 2 millions d'acres au Rive-Nord et à son embranchement des Piles s'il renonce aux 1,5 millions d'acres accordés précédemment. Le Rive-Nord attribue en 1872 le contrat de construction à un groupe de contracteurs qui s'engagent à construire les 160 milles entre Québec et Montréal au prix de \$7 millions, y compris les 30 milles de l'embranchement des Piles. Cette somme importante doit être constituée par la subvention de \$1 million de la ville de Québec, par \$6 millions en titres obligataires de la compagnie (7%) et par le million d'acres de terres auxquels le Rive-Nord aura droit (8). Commencés tels que prévus en 1872, les

7 - Young, p. 114-133.

8 - Le texte du contrat est publié dans "Réponse. Adresse...", dans D S Q 1875, vol 9, doc no 11, p. 43-49.

travaux s'arrêtent cependant peu après, faute de fonds, car les titres de la compagnie sont invendables à Londres, où le Grand-Tronc se démêle comme un diable dans l'eau bénite pour empêcher qu'on ne les vende. Honni par les Bleus et par les capitalistes anglais, J. Cauchon est alors chassé de la présidence de la compagnie et remplacé par J.G. Ross, alors que J.-B. Renaud devient vice-président (9). Pour leur permettre d'emprunter à Londres, la compagnie fait de nouvelles concessions financières aux contracteurs en 1873 (10).

L'hiver 1874-1875 voit cependant s'effondrer les derniers espoirs de financer convenablement l'entreprise. Le marché financier de Londres n'a pas fourni les sommes requises, et il ne reste plus que le gouvernement provincial pour sauver la situation. En 1874, déjà, la province a autorisé un prêt de \$1.248.634 au Rive-Nord, à certaines conditions. En janvier 1874, les contracteurs avaient cédé leur contrat à Thomas McGreevy qui fait une entente avec le colonel Wm Rhodes pour l'équipement de la voie. Mais McGreevy s'achoppe au même obstacle financier qui a perdu ses prédécesseurs. A la fin de septembre 1874, la valeur des travaux complétés est estimée à \$319.000 (11).

Ayant vainement tenté d'obtenir de nouveaux fonds auprès du gouvernement provincial et du marché de Londres, la compagnie annonce en août 1875 qu'elle n'est pas en mesure de construire sa voie, et s'en

9 - Young, p. 145-152.

10 - Les contracteurs ont demandé et obtenu \$3 millions en actions libérées. Tous les documents concernant cette question se trouvent dans D S Q 1875, vol 9, doc no 11, p. 63-69.

11 - Le texte du contrat de McGreevy et Rhodes se trouve dans D S Q 1875, vol 9, doc no 11, p. 71-79. Voir aussi Young, p. 157-159. Le contrat entre McGreevy d'une part et les sous-contracteurs Smith-Keith-Dunlop d'autre part, se trouve dans ANQ Cdf tir 2.

remet au gouvernement pour régler comme il l'entendra toute l'affaire. Deux semaines plus tard, la ville de Québec se dit prête à verser le reste de sa subvention si le gouvernement prend des mesures immédiates pour assurer le succès de l'entreprise (12). Le gouvernement donne suite à ces suggestions, mais revenons un instant au Colonisation-Nord-Montréal, qui se trouve aussi dans une situation financière sans issue.

Comme l'indique son nom, le Colonisation-Nord-Montréal, au moment de sa création en 1869, se présente comme un chemin de colonisation. D'abord promue par le député Louis Beaubien et par le curé Antoine Labelle, l'entreprise décide de construire une voie avec des rails de bois, mais cette décision est révoquée dès 1870. Le projet est conçu en opposition au Grand-Tronc et l'enjeu principal est le commerce de la région de l'Outaouais, qui jouirait ainsi de trois débouchés ferroviaires: le Grand-Tronc, le Canada-Atlantique, le Colonisation-Nord-Montréal. Préoccupé vivement par toutes les questions de colonisation, le clergé apporte au projet un appui vigoureux. A preuve la célèbre manifestation organisée par le curé Labelle qui envoie à Montréal des traineaux chargés de bois de chauffage pour les pauvres de la ville, au moment où le conseil municipal discute de l'opportunité d'offrir une subvention de \$1 million à la compagnie (13). L'historien du QMOO, Brian Young, affirme que les promoteurs parlent de colonisation par opportunisme plutôt que par conviction.

12 - Wm Rhodes à Boucherville, Québec 9 février 1875, et le texte des deux résolutions, dans: D S Q 1875, vol 9, doc no 11, p. 114-115.

13 - Young, p. 56-63 et 65-81.

Quand Hugh Allan entre en scène, il est déjà bien connu à Montréal pour ses prospères entreprises de navigation qui sont en concurrence avec le Grand-Tronc. Allan rêve de faire du Colonisation-Nord-Montréal un maillon dans son projet de transcontinental, un chemin de fer pouvant apporter des marchandises jusqu'au port de Montréal où les attendraient les bateaux de la compagnie Allan. A la fin de 1871, Hugh Allan devient donc président du Colonisation-Nord-Montréal (14). Les adversaires du projet cherchent à bloquer la subvention de \$1 million que la ville de Montréal songe à offrir à la compagnie, et deux de ces adversaires, Henry Starnes et George Stephen, futur président du Pacifique-Canadien, mettent même sur pied une compagnie rivale, le chemin de fer de colonisation de Montréal-Saint-Jérôme. Un autre adversaire de taille à la subvention de Montréal est S.E. Molson, le gendre de D.L. Macpherson, promoteur d'une compagnie rivale centrée à Toronto. Refusée en 1871, la subvention de Montréal est accordée en 1872. Alléguant qu'il s'agit d'une ligne interprovinciale, les adversaires vont jusqu'à demander au gouvernement fédéral de désavouer tout le projet du Colonisation-Nord-Montréal (15). Au cours de la campagne électorale fédérale de 1872, Allan réussit à soudoyer G.-E. Cartier et à obtenir la promesse que sa compagnie recevra le contrat de construction du transcontinental que le gouvernement fédéral s'est engagé à construire lors de l'entrée de la Colombie-britannique dans la Confédération, en 1871. Malgré l'argent de Allan, Cartier subit cependant la

14 - Young, p. 86-88.

15 - Young, p. 88-101

défaite dans Montréal-Est, aux mains de L.-A. Jetté. Dans la suite, le contrat est effectivement accordé à Allan. Découverts, tous ces événements font éclater le fameux scandale du Pacifique.

A l'été de 1873, le contrat de construction du Colonisation-Nord-Montréal est attribué à Duncan Macdonald et à J.J.C. Abbott qui s'engagent à terminer les travaux de construction avant le 1er octobre 1875. Ce contrat de \$4.224.500 (soit \$29.750 le mille) est cependant annulable à quarante-huit heures d'avis par la compagnie (16). Les contracteurs doivent trouver tous les fonds, y compris ceux de roulement de la compagnie.

Allan souhaite prolonger le Colonisation-Nord-Montréal jusqu'au lac Nipissing, mais l'avènement des Libéraux au pouvoir, à Ottawa, à la fin de 1873, met fin à cet espoir. Ayant compris que ce chemin de fer est un nid de Bleus, le gouvernement fédéral s'opposera au prolongement de sa ligne jusqu'à Mattawa, favorisant plutôt le Canada-Central à qui il offre une subvention de \$12.000 le mille pour sa section entre le lac Nipissing et Douglas (village près de Pembroke) où le Colonisation-Nord-Montréal pourra se raccorder. A Montréal, on accuse le Premier ministre Mackenzie de favoriser l'Ontario aux dépens du Québec (17).

En 1875, le Colonisation-Nord-Montréal a dépensé au total \$1.566.260, et il est à bout de ressources. Le nivellement de la voie est complété sur 75 milles, et tous les ponts entre Montréal et Grenville sont terminés. Au mois de juin 1875, la compagnie prend le nouveau nom

16 - Le texte du contrat se trouve dans D S Q. 1875, vol 9, doc no 11, p. 120-123.

17 - Young, p. 170-172.

de Montréal-Ottawa-Occidental. Comme le Rive-Nord, cette entreprise ne peut continuer ses travaux, et elle se tourne aussi vers le gouvernement provincial. A la condition que la ville de Montréal consente à donner sa subvention de \$1 million, le gouvernement s'engage à chercher un moyen de compléter l'entreprise dans un avenir rapproché, "surtout pris en rapport avec le Chemin de Fer de la Rive Nord". Les directeurs du Montréal-Ottawa-Occidental passent le 26 août 1875 une résolution déclarant leur incapacité à terminer le projet (18).

Ainsi, après des déclarations analogues du Rive-Nord et Montréal-Ottawa-Occidental, le gouvernement québécois est libre d'agir, pourvu qu'il en vienne à une entente avec les contracteurs. Selon le Premier ministre Boucher de Boucherville, le gouvernement songe à prendre directement les compagnies "comme un chaînon de Chemin de fer Provincial". Après des négociations, le gouvernement finit par offrir aux actionnaires du Montréal-Ottawa-Occidental \$57.149 pour couvrir les déboursés faits dans le passé. La société Macdonald et Abbott ayant été dissoute, le contrat de construction de la section ouest est accordé à Macdonald seul, au prix de \$3.601.649. A l'est, le Rive-Nord, dont la voie est moins avancée, fait moins de difficultés. Le contrat de McGreevey, au taux de \$27.000 le mille sur toute la section est, est tout simplement reconduit. Les actionnaires des deux compagnies approuvent ces arrangements (19). Le gouvernement provincial fait alors constituer, malgré la chaude opposition des Libéraux, le Québec-Montréal-Ottawa-Occidental (QMOO), par une loi qui oblige également les municipalités à

18 - Toute la correspondance au sujet du QMOO se trouve dans D S Q 1875, vol 9, doc no 11, p. 83-110.

19 - Voir cette correspondance dans D S Q 1875, vol 9, doc no 11, p. 124-147 et p. 174-183, p. 116-119 et finalement p. 161-168.

verser à cette entreprise publique la somme des souscriptions faites antérieurement aux deux compagnies précédentes. Le gouvernement du Québec s'embarque donc dans une entreprise publique ne manquant ni d'audace ni de courage.

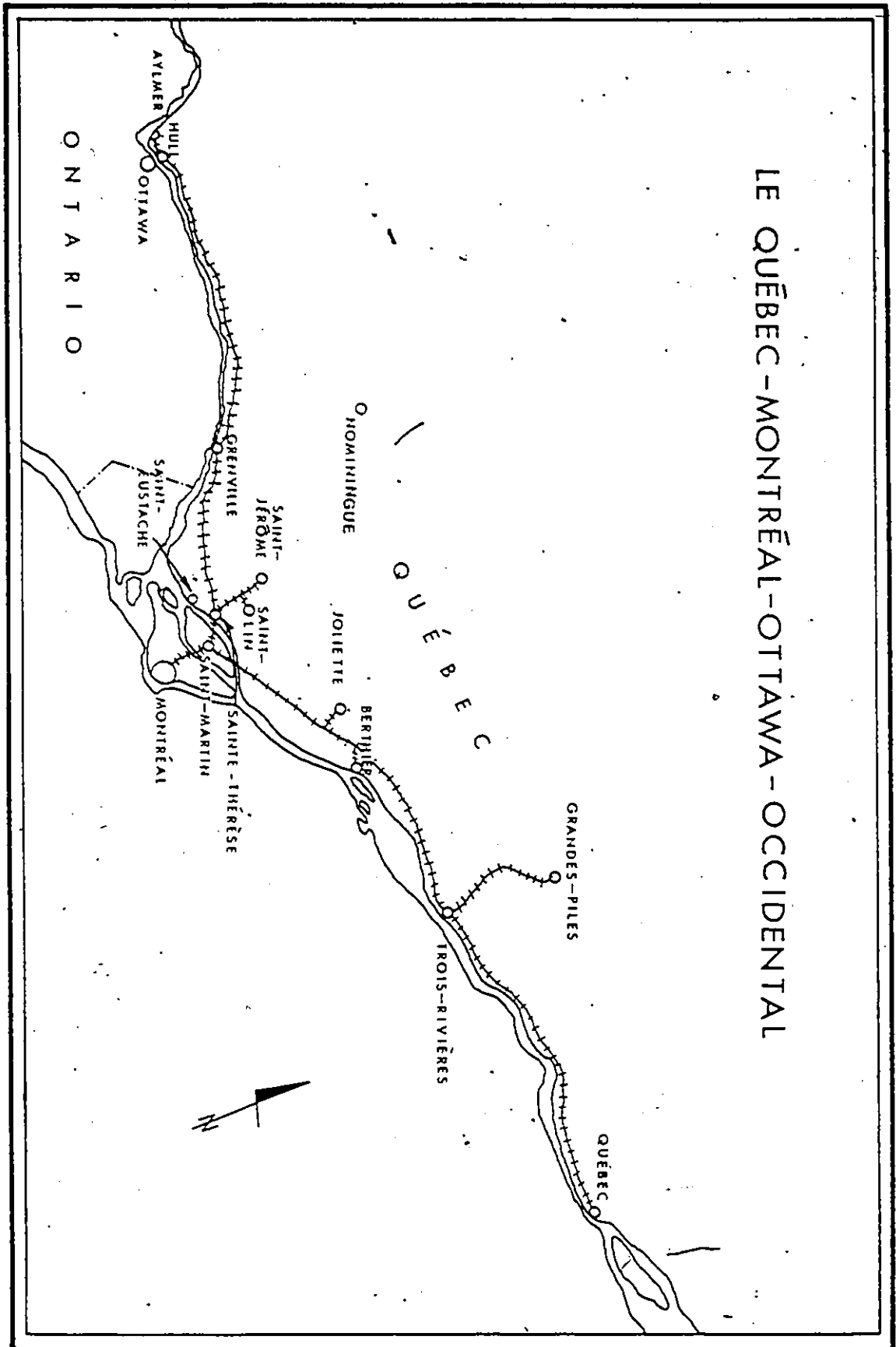
La construction du QMOO est confiée à trois commissaires. La prise en charge du projet par le gouvernement assure l'achèvement rapide de la voie entre Québec et Ottawa. La section entre Montréal et Saint-Jérôme ouvre en octobre 1876, celle entre Québec et Trois-Rivières en décembre 1877, et toute la partie ouest au même moment. Le tracé du QMOO suscite de nombreux débats et fait couler beaucoup d'encre et de salive. Le QMOO renonce à arriver à Montréal par le Bout-de-l'Île et décide de suivre une route plus au nord qui donne accès à de nouvelles terres à bois (Voir la carte XX). Craignant qu'une route trop au nord ne favorise Québec en court-circuitant le commerce entre l'Ouest et Québec, la ville de Montréal est mécontente et se montre réticente à verser sa subvention de \$1 million. La décision de suivre ce "tracé de Terrebonne" sème la division même chez les Bleus de Montréal (20).

Pour financer ce vaste projet du QMOO, le gouvernement doit recourir à des emprunts. Depuis le règlement de l'épineuse question du partage de la dette du Canada-Uni entre l'Ontario et le Québec, le gouvernement provincial se trouve dans une meilleure situation financière (21). En 1874, le trésorier provincial se rend en Angleterre

20 - Young, p. 210ss.

21 - Pour toute cette question du partage de la dette entre l'Ontario et le Québec, voir Marcel Hamelin, Les premières années du parlementarisme québécois 1867-1878, p. 157-161.

LE QUÉBEC-MONTRÉAL-OTTAWA-OCCIDENTAL



où il emprunte \$4 millions par le vente de titres obligataires (30 ans, 5%, amortis annuellement à 1%) écoulés à 97½. La dette fondée du Québec date de ce premier emprunt. Nulle au début de 1874, la dette fondée de la province s'élèvera à \$31.211.282 en 1896 (moins \$9.994.000 placés dans des fonds d'amortissement, laissant une dette réelle de \$21.217.282). La majeure partie de cette dette accumulée dans les dernières décennies du XIX^e siècle provient des subventions faites aux compagnies ferroviaires (22). En 1876 et en 1877, le QMOO contracte de nouveaux emprunts garantis par le gouvernement provincial. Toujours, le Grand-Tronc intervient sur le marché financier de Londres pour empêcher le QMOO ou le gouvernement du Québec d'emprunter. Les coûts ayant dépassé les prévisions, un autre emprunt de \$3 millions est autorisé en 1878, mais il se fera à New-York cette fois. Enfin, un dernier emprunt de \$300.000 (30 ans, 5%, amortissement annuel de 1%) est fait en France en 1880, où les titres sont vendus à 98 chez des banquiers qui joueront un rôle de premier plan dans la fondation du Crédit Foncier Franco-Canadien (23). A ce moment, la dette publique de la province s'élève à \$15 millions, ce qui représente une charge annuelle de \$750.000 alors que les revenus de la province, en 1880-1881, ne sont que de \$2.127.931. Ainsi, le service de la dette pourrait accaparer 35,25% des recettes totales du Québec. On comprend alors mieux pourquoi certains hommes politiques, dès 1880, souhaitent que le gouvernement se départisse de cet encombrant éléphant blanc. Dans un mémoire confidentiel à J.A. Macdonald, J.-A. Chapleau propose dès 1880 de vendre le QMOO au gou-

22 - Voir les comptes publics de la Province, dans D.S.Q., et aussi le premier chapitre de la thèse.

23 - Que 39 Vict ch 4, 1875 et Que 43-44 Vict ch 1, 1880.

vernement fédéral au prix de \$7 millions afin qu'il en fasse un chaînon dans le Pacifique-Canadien.

Le gouvernement provincial, en 1877-1878, s'est vainement tourné vers Ottawa pour obtenir un appui financier. Ce refus explique en partie la nécessité où s'est trouvé le gouvernement provincial d'obliger les municipalités récalcitrantes à verser les souscriptions qu'elles avaient faites. Ainsi, le gouvernement finit par mécontenter tout le monde. Fâché de n'être pas consulté, le Lieutenant-gouverneur Letellier de Saint-Just renvoie le gouvernement conservateur de Boucherville et invite le chef libéral H.-G. Joly à former un nouveau gouvernement en 1878. Battu aussitôt en Chambre, Joly fait des élections dont le résultat n'a rien de décisif car les deux partis se retrouvent à peu près sur un pied d'égalité. Le gouvernement ne se maintient qu'avec le vote du président de la Chambre, A. Turcotte. Le gouvernement abolit le Bureau des commissaires du QMOO, mais le tracé de Terrebonne est maintenu. En février 1878, toute la section entre Québec et Saint-Martin est ouverte (24). Parmi les autres initiatives du gouvernement Joly, rappelons le chemin de ceinture de Trois-Rivières, embranchement du QMOO que les Conservateurs croient inutile et fait uniquement pour plaire à A. Turcotte, l'embranchement de Saint-Martin et la décision de construire un pont entre Hull et Ottawa pour accommoder le QMOO (le Pont de la Chaudière). Le raccordement avec le Pacifique-Canadien se fera finalement à Ottawa et non à Pembroke. Quand les Conservateurs du Québec sont reportés au pouvoir en 1879, sous la direction de Chapleau, un élément important de leur programme consiste à remettre de l'ordre dans les

finances de la province. En 1880, le gouvernement nomme L.-A. Sénécal, entrepreneur bien connu et un ami personnel du Premier ministre, surintendant du QMOO, au salaire de 2,5% du profit de la voie. Sous le règne de Sénécal (certains prétendent qu'il règne même sur le gouvernement!), les accusations de corruption, de mauvaise administration, de favoritisme, de patronage, de détournements de fonds, ne cesseront pas de pleuvoir. Les Libéraux, et même certains Conservateurs, s'en prennent violemment à Sénécal qu'on accuse de falsifier les livres du QMOO. De fait, une commission royale établira plus tard que le surintendant se permettait parfois d'utiliser les fonds publics pour des fins personnelles. Par exemple, le surintendant paye un travail fictif à un contracteur qui restitue ensuite une partie de cette somme au surintendant. Un autre exemple intéressant est la petite ligne de l'Industrie, entre Lanoraie et Joliette, que Sénécal fait acheter par le gouvernement: l'astuce, ici, c'est que Sénécal a fait réparer cette voie avec des rails appartenant au gouvernement, puis a vendu la ligne à ce même gouvernement pour \$63.000. De même, l'embranchement de Berthier, construit par L.-A. Roberge avec des matériaux et de la main-d'œuvre du QMOO, est ensuite loué au Sud-Est, compagnie de la rive sud qui, au même moment, achète généreusement pour \$49.000 les actions que Sénécal détient dans le Richelieu-Drummond-Arthabaska (25). Ces agissements suspects sont à l'origine d'une violente campagne de presse déclenchée contre Sénécal et Chapleau. Dans ce contexte, l'Electeur publie le 20 avril 1881 un article intitulé "La Caverne des 40 voleurs"

et qui sera l'occasion de poursuites pour diffamation. On y lit:

Cette caverne des quarante voleurs que l'on croyait n'exister qu'au pays des légendes existe bien réellement parmi nous... Cette caverne de voleurs, c'est l'administration du chemin de fer du Nord, et le chef de la bande s'appelle, de son vrai nom, Louis-Adélard Sénécal... (26).

La violence des débats durera encore des années.

Après avoir vainement tenté d'affermir le QMOO, le gouvernement provincial tentera par divers moyens, entre 1879 et 1882, de débarrasser la province du QMOO. Le gouvernement fédéral refuse toujours d'acheter la ligne, mais promet d'user de son influence pour que le Pacifique-Canadien l'acquière. Chapleau laisse entendre qu'il a reçu une offre du Northern Pacific, mais il négocie longuement avec le Pacifique-Canadien qui prévoit entrer à Montréal par la voie du Ontario-Québec qu'il contrôle (27). Les rumeurs d'une vente continuent de circuler au cours de 1881. Chapleau offre de vendre l'ensemble de cette ligne de \$13 millions pour seulement \$8 millions à la condition de ne pas être "oubliés dans la distribution du patronage" (28). Pendant les discussions avec le Pacifique-Canadien, Chapleau reçoit aussi une offre du "syndicat de la Rive nord" (composé de Th. McGreevy, J.-A. Ouimet, Alphonse Desjardins, et, secrètement, L.-A. Sénécal) pour louer le QMOO, mais ce groupe retire son offre quand il apprend que le Pacifique-Canadien ne veut louer que la partie ouest du réseau. Plusieurs syndicats vont tenter de s'organiser, mais sans succès, autour de différents personnages

26 - Un long extrait de cet article est cité dans Robert Rumilly, Histoire de la province de Québec. III Adolphe Chapleau, Montréal, Fides, 1972 (édition originale de 1943), p. 67-69.

27 - Young, p. 288-292.

28 - Cité en français dans le texte anglais, Monetary Times, 11 novembre 1881, p. 574.

influent. Le Pacifique-Canadien finit par offrir \$4 millions pour la partie ouest, offre acceptée par Chapleau le 25 février 1882 et comprenant deux embranchements: les 7,5 milles de l'embranchement de Saint-Eustache, et le chemin des Laurentides, vendu pour \$300.000 et sur lequel Sénécal réalisé un profit de \$100.000 (29).

Un deuxième syndicat se forme autour de Sénécal pour acheter la section est du QMOO et ses embranchements (ceux des Piles, de Berthier, de Joliette, et le chemin de Ceinture de Trois-Rivières) au prix de \$4 millions, offre acceptée le 1er avril 1882. Sénécal réclame du syndicat rival Allan-Rivard un dédommagement de \$75.000. Sentant peut-être que cet argent ne servirait par uniquement des fins économiques, Gustave Drolet demande si cet argent était "pour dire des messes, ou payer des messes qui avaient été dites auparavant" (30).

La vente du QMOO soulève à l'Assemblée législative des discussions animées. Les députés de la région de Québec s'opposent à la division du QMOO et à sa vente en deux sections. Le groupe ultramontain des Castors dénonce Chapleau et ses relations suspectes avec Sénécal. Néanmoins, les résolutions en faveur de la vente du QMOO sont adoptées le 27 mars 1882. Ce geste met fin à la participation directe du gouvernement québécois dans les affaires du QMOO, qui disparaît au même moment (31).

29 - Young, p. 299-305.

30 - Young, p. 307-311.

31 - Voir les longs discours sur cette question dans DALQ 1882, passim. Plusieurs des discours prononcés au cours de ces débats ont d'ailleurs paru séparément sous forme de brochure.

Le QMOO compte plusieurs embranchements, dont le plus long est celui des Piles, qui s'étend sur 30 milles. L'embranchement de Berthier est construit en 1881 pour favoriser l'échange de fret entre le QMOO et le Sud-Est. Sénécal y fait de la spéculation avec un adjoint,

L.-A. Roberge (32). L'embranchement le plus intéressant est peut-être celui des Laurentides, dans lequel Chapleau prétend avoir personnellement perdu de l'argent. La compagnie formée en 1872, le Chemin de colonisation de Montréal et des Laurentides (désormais: le Laurentides), se propose de construire une voie ferrée entre Hochelaga et Saint-Lin, d'où vient qu'on appelle parfois ce projet le chemin de fer de Saint-Lin.

La compagnie s'organise en 1873 et elle compte parmi ses principaux actionnaires le contracteur du Colonisation-Nord-Montréal, Duncan Macdonald, mais aussi Harry Abbott, J.H. Pangman, J.-B. Deslongchamps, P.S. Murphy et Charles Legge (33). Les municipalités de Sainte-Anne et de Saint-Lin investissent respectivement \$25.000 et \$30.000, des individus souscrivent \$90.000 et en 1875 le gouvernement provincial accorde une subvention à la compagnie dont le porte-parole à Québec est le jeune député et avocat, J.-A. Chapleau. Les deux municipalités affirmeront plus tard que les directeurs de la compagnie "n'ont probablement jamais versé un centin" dans l'entreprise. Le secrétaire

32 - Toute la documentation antérieure à 1881 a été publiée dans les D.S.Q., mais les originaux sont dans ANQ Cdf tir 21.

33 - La loi constituant la compagnie est Que 36 Vic ch 44, 1872. La liste des actionnaires est fournie dans une déclaration assemblée de J.-A. Chapleau et datée du 26 juin 1875, dans ANQ Cdf tir 21.

du Laurentides explique en 1875 que la compagnie ne soumettra pas de liste des versements de ses actionnaires, "attendu que la Charte d'incorporation de cette Compagnie ne requiert pas qu'un montant soit payé sur les parts". Les soupçons des deux municipalités semblent donc bien fondés. Le directeur J.-B. Deslongchamps se fait attribuer, le 15 février 1876, le contrat de construction, et il réalise environ \$45.000 de travaux au cours de 1877. La compagnie jouit d'une subvention de \$4.000 le mille. Le contracteur, qui s'est du reste associé à L.-A. Sénécal, doit recevoir en paiement les subventions provinciales et municipales, \$45.000 en actions libérées et \$153.000 en titres hypothécaires prioritaires. Deslongchamps emprunte \$40.500 du colonel Charles King, le beau-père de Chapleau, pour payer 1350 tonnes de rails et autres matériaux. King finit par avancer un total de \$69.500 et il reçoit en garantie les titres obligataires des municipalités de Sainte-Anne et de Saint-Lin, et divers autres titres. Deslongchamps emprunte aussi \$15.000 à I. Hurteau qui reçoit en garantie une partie de la subvention provinciale, pour une somme de \$22.500, plus \$102.000 en titres obligataires de la compagnie (34). Le Laurentides obtient également un prêt de \$40.000 de la Banque de Montréal, somme garantie par les subventions provinciales et remboursable quand les rails seront posés. Ces rails ayant été achetés en Angleterre et livrés à Hochelaga, la Banque les fait saisir et refuse de les-livrer avant d'obtenir des assurances

34 - "Mémoire à H. Mercier, Premier Ministre", présenté par les corporations municipales de Sainte-Anne et de Saint-Lin en juin 1890; voir aussi E.-L. de Bellefeuille à Garneau, Montréal 20 avril 1875, et le même au même, Montréal 28 juin 1875, dans ANQ Cdf tir 21.

quant au remboursement de son \$40.000. Elle touchera finalement son argent quand les travaux exécutés en 1877 permettront au Laurentides d'obtenir une partie de sa subvention (35).

Long de 13,96 milles, le chemin de Laurentides ouvre à la circulation à la fin de 1877. Il est alors la propriété de Charles King qui le vend à L.-A. Sénécal le 31 décembre 1879. Deux jours plus tôt, Sénécal cédait à C.-A. Dansereau deux tiers de ses intérêts dans le chemin de fer et ses revenus (36). De fait, le Laurentides n'est qu'un simple embranchement du QMOO et Chapleau lui-même se plaindra plus tard d'y avoir perdu de l'argent:

Je ne sais si c'est trop de présomption de vous parler d'une entreprise que je me plais d'appeler mon oeuvre, parce que je sais bien que c'est moi et les miens qui en avons supporté le fardeau. Je veux parler du chemin de Saint-Lin qui m'a coûté bien des sacrifices, et qui m'a valu encore plus d'avaries que de sacrifices...je sais que l'on s'est servi de ma folle générosité pour me jeter à la figure d'odieuses accusations...L'avenir me rendra justice...(37).

Chapleau compte peut-être un peu tôt ses pertes car le jeu n'est pas terminé et il est le Premier ministre de la province.

En 1882, L.-A. Sénécal est président de la compagnie. Quand la section ouest du QMOO est vendue au Pacifique-Canadien, l'acte de vente

- 35 - Copie de l'arrêté en conseil 10, le 25 janvier 1877; J.-A. Chapleau au président du Comité des chemins de fer, Québec 26 août 1877; P.A. Peterson à Boucherville, Montréal 12 septembre 1877; copie de l'arrêté en conseil 306, 26 septembre 1888, dans ANQ Cdf tir 21.
- 36 - Un extrait du contrat entre Sénécal et Dansereau est cité dans le contrat entre J. et H. Black d'une part et d'autres intéressés d'autre part, fait à Saint-Lin le 26 décembre 1890, copie dans ANQ Cdf tir 21.
- 37 - J.A. Chapleau, Sa biographie, suivie de ses principaux discours, manifestes, etc., publiés depuis son entrée au Parlement en 1867, Montréal, Eusèbe Sénécal & Fils, 1887, p. 188-189.

stipule que ce dernier achètera également le Laurentides au prix de \$300.000. Il est étonnant de vendre à \$20.000 le mille un chemin qui n'en a coûté que \$10.000 et dont le capital nominal total n'est que de \$200.000 en obligations et \$72.000 en actions (sur lesquelles rien n'a été versé!). D'après l'ingénieur Green, le coût réel de la ligne serait de \$149.000, dont \$60.000 provenait de subventions provinciales et municipales. Le véritable coût du chemin est donc ramené à \$89.000, en 1877, mais on le vend pour \$300.000 en 1882.

Bien qu'absorbé définitivement par le Pacifique-Canadien en 1882, le Laurentides fait encore parler de lui en 1890. Les deux municipalités de Sainte-Anne et de Saint-Lin, qui ont souscrit respectivement \$25.000 et \$30.000 au capital de la compagnie, refusent de rembourser ces sommes à moins que les autres actionnaires ne payent aussi leurs actions. Traduites en justice, les deux doivent se défendre. Le \$300.000 obtenu en 1882 fut partagé entre les obligataires, "lesquels pour la plupart n'avaient jamais souscrit ni fourni un centin pour la construction de ce chemin", dit le mémoire des deux municipalités. Alors que la compagnie a obtenu du gouvernement \$40.000 en subventions, en plus de \$300.000 du Pacifique-Canadien, on veut maintenant obliger les deux municipalités à payer un autre \$55.000 pour une ligne qui n'a coûté que \$149.000. Par surcroît, les habitants de ces deux municipalités ont déjà subi \$20.000 de pertes en matériaux non payés par la compagnie des Laurentides et non-recouvrables du Pacifique-Canadien parce que l'acte de vente de la ligne le tient quitte de toute responsabilité. Deslongchamps, puis King, puis Sénécal, puis Dansereau, enfin J. et H. Black, n'ont

cessé de réclamer ce \$55.000. Une première action en justice est déboutée en 1879, mais une nouvelle en 1887 ira plus loin. En novembre 1888, Dansereau vend ses titres municipaux à John et Henderson Black (Dansereau en possède deux tiers, et Sénécal un tiers). Se jugeant opprimées, les deux municipalités font appel au gouvernement en 1890. Elles écrivent à Mercier:

Comme votre Gouvernement, depuis qu'il est à la tête de la Province, s'est surtout attaché à réparer les erreurs et surtout les injustices commises par les Gouvernements qui l'ont précédé, les corporations ont pleine confiance que leur demande va être bien vue par votre Gouvernement (38).

A la fin de 1890, le gouvernement provincial fait voter \$30.000 aux deux municipalités pour leur permettre de régler cette question.

Sur la rive nord du Saint-Laurent, les autres embranchements du Pacifique-Canadien sont ceux de Hull à Aylmer, de Saint-Thérèse à Saint-Jérôme, et évidemment l'embranchement des Piles, qui s'étend entre Trois-Rivières et les Grandes-Piles (voir la carte XX).

Un syndicat représenté par quatre députés (Th. McGreevy, A. Desjardins, J.-A. Ouimet et L.-A. Sénécal) acquiert en 1882 la section est du QMOO, et se forme en société, le chemin du Nord, qui tombe presque aussitôt dans l'orbite du Grand-Tronc. La charte du chemin du Nord découle des lettres patentes émises en vertu de la loi autorisant la vente du QMOO (39). Sénécal devient président de la compagnie et

- 38 - Les deux requêtes des municipalités à Mercier en juin 1890; Th. Chase-Casgrain à G.-A. Nantel, Québec 4 juillet 1892; contrat de J. et H. Black, Saint-Lin 26 décembre 1890, dans ANQ Cdf tir 21 (sauf la deuxième requête des municipalités qui est dans le tiroir 20).
- 39 - L'acte de vente signé par quatre membres du syndicat d'une part et le Premier ministre Chapleau d'autre part, Québec 4 mars 1882, dans ANQ Cdf tir 21. La loi confirmant cet acte est Que 45 Vict ch 20, 1882.

McGreevy le vice-président (40). La compagnie négocie à l'été de 1882 l'achat de l'embranchement entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois, et elle conclut aussi un accord avec le Grand-Tronc pour l'échange de fret et de passagers entre les deux compagnies (accord du 31 juillet 1882). A cette fin, il est convenu de laisser le Union-Jacques-Cartier construire une voie devant les relier entre elles, les titres de ce dernier étant garantis conjointement par les deux compagnies principales qui détiendront conjointement les actions du Union-Jacques-Cartier (41). Mais entre le chemin du Nord et le Union-Jacques-Cartier, séparés par la rivière des Prairies, il faut utiliser un tronçon appartenant au Pacifique-Canadien (Voir le chapitre III au sujet du Union-Jacques-Cartier).

A la fin de 1882, le contrôle du chemin du Nord appartient au Grand-Tronc qui a acheté, par l'entremise de Robert Wright, toutes les actions de Sénécal et de J. McDougall, et qui veut empêcher le Pacifique-Canadien d'établir son hégémonie sur toute la rive nord du Saint-Laurent (42). Cette crainte semble d'ailleurs mal fondée puisque le

40 - Voir Minutes, I, du North-Shore - Cie du chemin de fer du Nord, dans APC RG 30, vol 915. (Désormais: Procès-verbal). Ces procès-verbaux contiennent beaucoup de renseignements et ont largement servi à la rédaction des pages qui suivent. Les directeurs élus le 7 juin 1882 sont McGreevy, J.-G. Ross, L.-A. Sénécal, G. Bresse, M. H. Gault, J. McDougall, J.-B.-A. Mongenais, E.-T. Normand et C.-W. Carrier.

41 - Voir le texte de l'accord dans Gr Tr Agr, APC RG 30, vol 2062-5 no 650. Pour l'histoire du Union-Jacques-Cartier, voir le chapitre III sur le Grand-Tronc.

42 - Procès-verbal du 2 décembre 1882 et du 12 mai 1883. Les originaux du contrat entre McDougall, Wright, Sénécal et Hickson, le 2 décembre 1882 et l'accord de trafic entre le chemin du Nord et le Grand Tronc, le 27 février 1883, se trouvent dans Gr Tr Agr, APC RG 30, vol 2062-5 no 675 et vol 2062-6, no 717 respectivement.

gouvernement canadien devra à toute fin utile forcer le Pacifique-Canadien à acheter le chemin du Nord trois ans plus tard. En 1884, l'argent manque aux promoteurs du Pacifique-Canadien, et la Banque de Montréal ne veut plus avancer de fonds à cette compagnie qui a déjà dépensé \$59.000.000 (dont \$21 millions fournis par le gouvernement fédéral) et qui doit donc demander \$22,5 millions à Ottawa. Macdonald a du mal à convaincre ses députés du Québec et des Maritimes d'accepter cette demande d'aide, et ils lui arracheront des concessions. Le cabinet québécois en entier (sauf le Premier ministre, malade) se rend à Ottawa où courent des bruits d'une coalition libérale-conservatrice. Sentant bien la présence du Grand-Tronc derrière les exigences des Bleus, Macdonald résiste comme il peut mais, au moment du vote critique, le 19 février 1884, les députés québécois sont absents. Pour leur donner satisfaction, le cabinet fédéral fait des concessions: premièrement, Tupper promet une subvention (\$170.000 annuellement pendant quinze ans) pour une Ligne-Directe entre Montréal et les Maritimes, et deuxièmement il promet une subvention en faveur des chemins de fer de la rive nord (\$12.000 le mille pour la section entre Ottawa et Montréal, et \$6.000 le mille pour la section entre Saint-Martin et Québec). Ces dernières subventions permettront au Pacifique-Canadien d'acquérir le chemin du Nord dont il prend possession le 19 septembre 1885. Le gouvernement fédéral force aussi le Pacifique-Canadien à entreprendre le projet du Ligne-Directe.

Par l'acquisition du chemin du Nord, le Pacifique-Canadien dispose donc d'une voie continue entre Ottawa-Montréal-Québec. C'est la première,

mais non plus importante, des deux grandes artères de la compagnie au Québec. La route principale est le chemin qui relie directement Montréal à Saint-Jean (NB) en traversant l'Estrée: le Atlantique-Nord-Ouest.

II - Le Atlantique-Nord-Ouest

La première expansion du Pacifique-Canadien au Québec se fait d'abord sur la rive nord, un peu malgré lui d'ailleurs, mais à partir de 1884, la compagnie doit chercher une route vers l'Atlantique. Elle agit par l'intermédiaire de compagnies dépendantes dont la principale est le Atlantique-Nord-Ouest, auquel certains promoteurs du Pacifique-Canadien s'intéressent dès 1881. Comme plusieurs de ses contemporaines, cette ligne se propose de construire une voie ferrée entre l'Atlantique et l'Ouest canadien, quand elle est constituée en 1879. La compagnie fait peu de progrès et en 1884, elle est louée à perpétuité au Pacifique-Canadien qui s'en sert pour acquérir toute une série d'autres chemins de fer. Entre Montréal et Saint-Jean (NB), plusieurs tronçons composent l'artère du Pacifique-Canadien: le Atlantique-Nord-Ouest construit la section entre Lachine et Waterloo, puis utilise la voie de l'ancien Waterloo-Magog qui donne accès à Sherbrooke, où part l'International qui amène la voie du Pacifique-Canadien jusqu'à la frontière du Maine. En utilisant successivement diverses lignes, il parvient finalement à Saint-Jean (NB) (Voir la carte XXI). Nous examinerons successivement chacun des éléments qui constituent la principale artère du Pacifique-Canadien à travers le Québec.

LE ATLANTIQUE-NORD-OUEST EN 1890

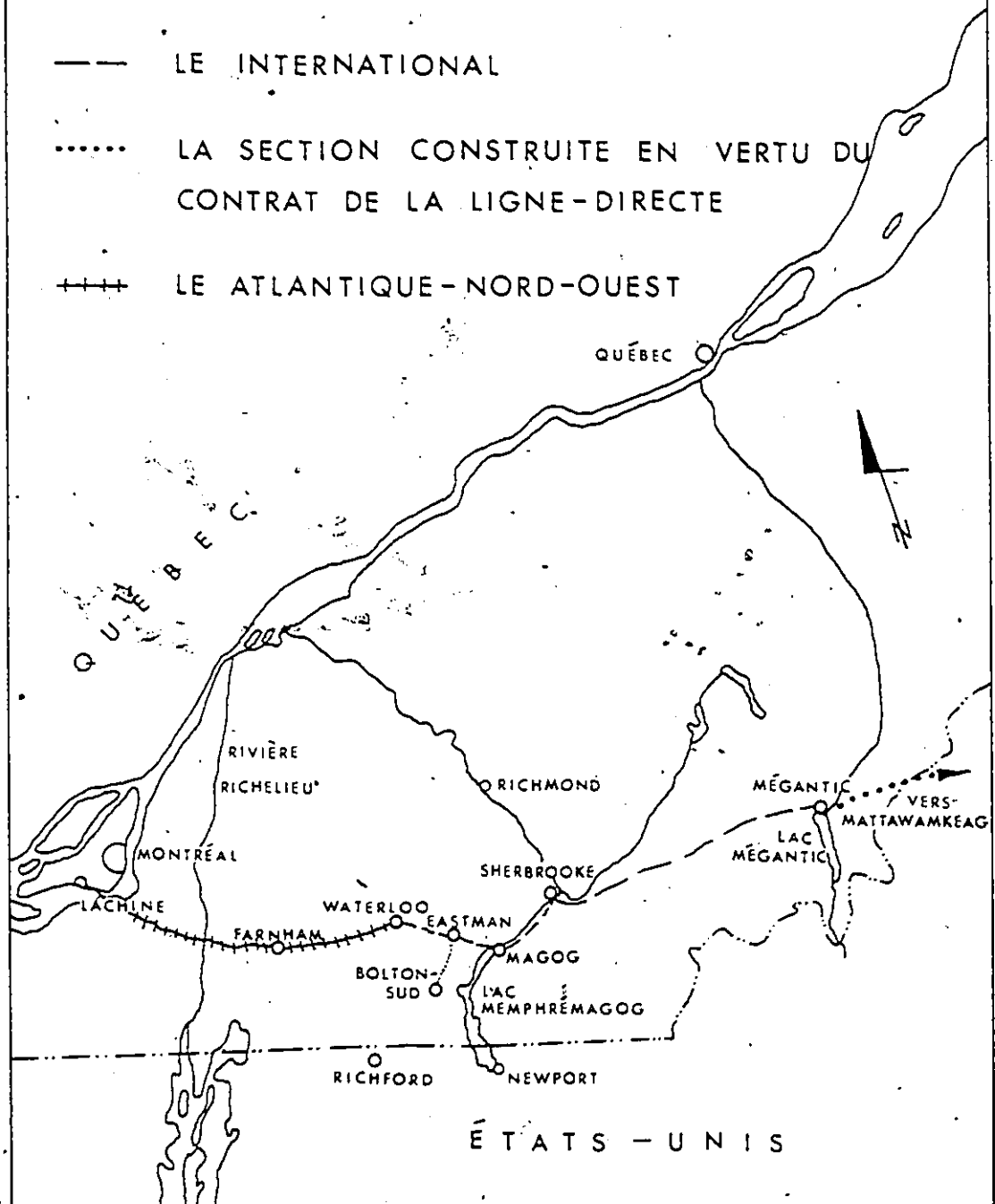
---- LE WATERLOO - MAGOG

..... LE VALLÉE-NOIRE - MISSISQUOI

—— LE INTERNATIONAL

..... LA SECTION CONSTRUITE EN VERTU DU
CONTRAT DE LA LIGNE-DIRECTE

++++ LE ATLANTIQUE-NORD-OUEST



Dès son origine, le Atlantique-Nord-Ouest regroupe des personnes intéressées à constituer une ligne directe (une "through line"), fait que reflète la composition du conseil d'administration au moment où naît la compagnie en 1879. Depuis son terminus à Saint-Jean (NB), l'entreprise compte utiliser d'abord les voies du Européen-Nord-Américain sur une partie de son parcours. Même le Vermont-Central s'intéresse au projet dans l'espoir d'obtenir un lien plus direct entre Sherbrooke et Montréal. Dans cette ville, le Atlantique-Nord-Ouest prévoit se raccorder au Ontario-Québec qui souhaite ouvrir une nouvelle voie entre Montréal et Toronto. Pour ne pas être à la merci du Grand-Tronc qui possède l'unique pont entre le rive sud et l'île de Montréal, le Atlantique-Nord-Ouest envisage aussi la construction d'un deuxième pont, probablement aux pieds des rapides de Lachine. Cette idée prend en 1882 une importance d'autant plus grande que le projet de construire un tunnel sous le Saint-Laurent semble abandonné (43). Des explorations et relevés pour choisir le site d'un pont sont réalisés dès 1881, et le tracé entre Lachine et Saint-Jean (Iberville) est complété en 1883 (44).

L'intérêt d'une entreprise comme le Atlantique-Nord-Ouest, pour le Pacifique-Canadien, apparaît d'emblée. En 1884, le secrétaire de cette

43 - Monetary Times, 2 septembre 1881, p. 269, et 23 septembre 1881, p. 365. Les directeurs élus en 1881 sont George Stephen, D. McIntyre, B. Barlow, A.B. Chaffee, C.C. Colby, J.J.C. Abbott, hon. P. Mitchell, R.J. Kimball. On note qu'au moins trois de ces noms sont intimement liés au Pacifique-Canadien.

44 - Monetary Times, 28 octobre 1881, p. 514 et Poor's 1884, p. 938.

compagnie répond au gouvernement fédéral que le Pacifique-Canadien ne possède aucun intérêt dans le Credit Valley, dans le Ontario-Québec, dans le Montréal-Portland-Boston, mais qu'il a acquis la charte du Atlantique-Nord-Ouest et lui a avancé \$156.642 (45). En 1886, le Atlantique-Nord-Ouest achète l'International, mais surtout, il acquiert en même temps l'International-Maine et le contrat pour la construction du Ligne-Directe pour lequel le gouvernement fédéral accorde en 1884 la somme annuelle de \$170.000 pendant quinze ans, plus une subvention supplémentaire de \$80.000 annuellement pendant vingt ans accordée en 1885. L'année suivante, un arrêté en conseil fédéral reconnaît le transport de la subvention annuelle de \$250.000 de l'International au Atlantique-Nord-Ouest (46).

La section entre le Saint-Laurent et Farnham ouvre en novembre 1887 (35 milles); et en 1889 toute la ligne entre Montréal et les Maritimes est complète, y compris un pont à Lachine, entre Montréal et la rive sud, terminé le 15 septembre 1887 et qui brise le monopole dont jouit le Grand-Tronc depuis près de trente ans (47).

Entre Waterloo et Sherbrooke, le Atlantique-Nord-Ouest achète une voie existante, le Waterloo-Magog. Approuvée par ses actionnaires en 1886, la vente n'est faite définitivement qu'en 1888. Constitué en 1871 pour construire une route entre Waterloo et Sherbrooke, le Waterloo-Magog

45 - C. Drinkwater au Secrétaire d'Etat, Montréal 4 février 1884, dans Sess Pap Can XVII, 1884, no 9, doc no 31, p. 63.

46 - Voir le Rapport annuel du Ministre des chemins de fer et canaux pour 1889-1890, dans D S C. XXIV, 1891, no 11, doc no 10, p. xxiii-xxiv.

47 - Poor's 1890, p. 1023, et le rapport cité à la note 46.

reçoit l'année suivante des subventions provinciales qui sont portées à \$2.500 le mille en 1874. Cette même année, il achète du Vermont-Central un bout de chemin d'une dizaine de milles, entre Waterloo et la mine Huntingdon. Ce tronçon est apparemment utilisé dès l'automne de 1874 et inspecté au début de 1875 (48). En 1876, la compagnie possède deux milles de voie à l'ouest de Waterloo, suivis des 9,5 milles achetés du Vermont-Central, qui semble avoir l'intention de louer le Waterloo-Magog (49). Ces "constructions" permettent à la compagnie de toucher une partie de ses subventions, ce qui ne la tire pas de ses embarras financiers. La compagnie demande une augmentation de ses subventions et des avances d'argent (50).

Les rapports des ingénieurs ne sont guère favorables. Les terrassements sont bas, les embanquements pas assez larges pour supporter le ballast, les rails obtenus du Vermont-Central sont vieux et usés, et pour finir, la compagnie ne possède pas de roulant (51). Cet état de choses ne l'empêche pas de demander en 1876 une augmentation de ses subventions, en évoquant les avantages pour le gouvernement de favoriser la construction de lignes indépendantes du Grand-Tronc et de l'Intercolonial (52). La compagnie restera cependant toujours sans

48 - J.-B. Derome à P. Garneau, Québec 15 février 1875, dans ANQ Cdf tir 81.

49 - A.L. Light à Boucherville, Québec 7 février 1876, dans ANQ Cdf tir 81.

50 - Ralph Merry à Boucherville, Magog 13 septembre 1876, et A.H. Moore à Boucherville, Magog 5 octobre 1876, dans ANQ Cdf tir 81.

51 - P.A. Peterson à Boucherville, Montréal 14 octobre 1876 et Peterson à Boucherville, Montréal 9 novembre 1876, dans ANQ Cdf tir 81.

52 - Charles C. Colby à Boucherville, Stanstead 14 novembre 1876, dans ANQ Cdf tir 81. Voir aussi Que 40 Vict ch 3, 1876.

argent et largement endettée. En 1877, la voie s'étend sur 15 milles, entre Waterloo et Amber Brooks, et huit autres milles sont prêts à recevoir les rails, ce qui est fait à l'automne. La compagnie presse le gouvernement de lui verser ses subventions sur 22,75 milles et menace de fermer sa voie. Les directeurs demandent même une avance de fonds (53).

A la fin de 1877, le chemin de la vallée des rivières Noire et Missisquoi (désormais: Vallée-Noire-Missisquoi), une ligne inachevée d'une dizaine de milles sur lesquels il faut encore poser le ballast et les rails, est louée au Waterloo-Magog au prix de \$1 par année. Le Vallée-Noire-Missisquoi pourra résilier le bail dès qu'il sera en mesure d'acquitter un billet promissoire de \$1.200 donné à J. Gregory Smith, pourvu toutefois qu'il rembourse le prix des rails et que le Waterloo-Magog conserve pour toujours un droit de parcours sur le Vallée-Noire-Missisquoi pour se rendre à la mine Huntington (54).

Les 23 milles entre Waterloo et Magog sont donc achevés en 1877. A ce moment, le capital de la compagnie se compose des subventions fédérales, de \$92.000 en actions libérées et de \$15.000 en prêts municipaux, ce qui donne environ \$12.000 le mille. Mais d'après Poor's,

- 53 - A.H. Moore à Boucherville, Magog 8 janvier 1877; P.A. Peterson à Boucherville, Québec 12 février 1877; A.H. Moore à Boucherville, Magog 13 février 1877; copie de l'arrêté en conseil 65, le 23 février 1877; A. H. Moore à E. Gagnon, Magog 27 juillet 1877; P.A. Peterson à Boucherville, Montréal 20 septembre 1877; Alvin H. Moore à Boucherville, Magog 20 septembre 1877, dans ANQ Cdf tir 81. A.H. Moore est le secrétaire de la compagnie.
- 54 - Acte notarié du 26 octobre 1877, en annexe à l'acte de vente du Waterloo-Magog au Atlantique-Nord-Ouest, en 1888. Cet acte de vente se trouve au Ministère de la consommation et des corporations, 1888, n° 2339.

aucun capital social ne fut jamais versé dans la compagnie (55). La section entre Magog et Sherbrooke ouvre en 1884, quand la compagnie fait inspecter ces 19,22 milles et aussi les travaux de redressement de la voie sur 4,4 milles. "Cette voie est aujourd'hui en parfait état", écrit l'ingénieur L. Vallée (56). La compagnie est alors contrôlée par le Vermont-Central qui l'utilise comme un prolongement à l'est du Stanstead-Shefford-Chambly (Voir le chapitre III).

En 1886, le Pacifique-Canadien termine la construction de sa route transcontinentale, établissant une route ininterrompue de chemin de fer entre l'océan Pacifique et Montréal. Il possède déjà le Atlantique-Nord-Ouest et se prépare à construire une voie ferrée entre Lachine et Waterloo. A la lumière de ces faits, les actionnaires du Waterloo-Magog (en fait, le Vermont-Central) approuvent la vente de leur ligne au Atlantique-Nord-Ouest, croyant sans doute cette issue préférable à l'éventualité et aux conséquences redoutables de voir le Pacifique-Canadien construire une voie parallèle le long du Waterloo-Magog (57). L'acte de vente est finalement signé le 22 mai 1888, et le prix de vente est fixé à \$190.000 qui serviront à racheter les titres obligataires de la compagnie, dont le principal détenteur est James G. Ross qui accepte cette somme en paiement total et complet.

55 - Poor's 1879, p. 995 et Poor's 1881, p. 864-865.

56 - E.T. Brooks, président de la compagnie, à J. Flynn, Magog 9 février 1884; copie de l'arrêté en conseil 106, le 3 mars 1884; L. Vallée à Flynn, Québec 18 mars 1884, dans ANQ Cdf tir 81.

57 - Monetary Times, 23 juillet 1886, p. 90. L'acte de vente fait le 22 mai 1888 entre A.H. Moore, président du Waterloo-Magog, et Isaac B. Futvoye, secrétaire, d'une part, et Donald A. Smith, président du Atlantique-Nord-Ouest, et Charles Drinkwater, secrétaire de la compagnie, d'autre part, se trouve dans le Ministère de la consommation et des corporations, 1888, no 2339.

Le Waterloo-Magog devient donc le deuxième maillon dans la ligne du Atlantique-Nord-Ouest. Mais avant de passer au troisième maillon, c'est-à-dire à l'International, revenons brièvement en arrière pour parler du Vallée-Noire-Missisquoi. Constituée en 1870, cette compagnie se propose de construire une voie à lisses de bois entre Potton (dans Brome) et Durham ou Richmond (sur le Grand-Tronc). Près de la frontière américaine, la compagnie doit se raccorder au Sud-Est à Potton, près de Newport, et au Missisquoi River Road, une ligne américaine venant de Saint-Albans et de Richford. A l'époque, on prévoit aussi la construction d'une autre ligne qui relierait Newport au Connecticut + Passumpsic (58).

Le projet initial du Vallée-Noire-Missisquoi prévoit la construction d'une ligne de 54 milles entre Richmond au nord et Potton au sud. De fait, seulement un petit tronçon de la voie, ne sera jamais construit (Voir la carte XXI). Les constructeurs de la voie sont Henry Macfarlane, Malcolm Macfarlane et John Woodward. Les contracteurs et la compagnie sont continuellement en difficulté financière, demandant sans cesse de nouvelles subventions.

En résumé, la compagnie construit sa voie avec les fonds suivants: \$43.842 du gouvernement provincial, \$39,500 des municipalités, \$1.300

58 - Mémoire de W.W. Lynch et J.-B. de Grosbois à Mercier, s.d. ("Memo respecting the Missisquoi & Black River Valley Railway Company"), dans ANQ Cdf tir 69. Voir aussi le Monetary Times, 17 novembre 1871, p. 385. Pour toute l'abondante documentation sur le Vallée-Missisquoi, consulter ANQ Cdf tir 69 et tir 71.

donnés sous forme de droit de passage, \$54.823 en obligations détenues par les entrepreneurs. Le Vallée-Noire (son nom depuis 1885) ne met pourtant que six milles de voie en exploitation. En 1888, un nouveau projet est en train de naître, promu par les deux députés W.W. Lynch et J.-B. de Grosbois, le chemin de fer de la Montagne-Orford. Les deux députés soumettent un mémoire décrivant l'histoire financière du Vallée-Missisquoi et se font finalement attribuer une subvention en faveur du Montagne-Orford (59).

Quand le Waterloo-Magog passe à l'Atlantique-Nord-Ouest, en 1886-1888, la partie construite du Vallée-Missisquoi est aussi impliquée, même si la ligne semble abandonnée.

Le troisième maillon dans la route de l'Atlantique-Nord-Ouest sera l'International, ligne acquise par le Pacifique-Canadien en 1888. Le chemin de fer International de Saint-François et Mégantic se constitue en 1869 pour la construction d'une voie ferrée entre Sherbrooke et une ligne ferroviaire qu'on projette de construire dans le Maine, c'est-à-dire le Maine-Central. A l'extrémité est du Maine-Central se trouve le Européen-Nord-Américain par lequel on peut rejoindre la ville de Saint-Jean (NB). L'International semble donc presque prédestiné à devenir un chaînon dans cette route directe entre Montréal et les Maritimes.

59 - W.W. Lynch et J.-B. de Grosbois, "Memo respecting the Missisquoi & Black River Valley Railway Company"; W.W. Lynch et J.-G. de Grosbois à Mercier, Montréal 8 novembre 1888; aussi toutes les réclamations présentées au gouvernement contre le Vallée-Missisquoi dans ANQ Cdf tir 69.

En 1871, la compagnie décide de construire sa voie entre Lennoxville et Brury (à mi-chemin entre Lennoxville et Mégantic). L'International utilisera la voie du Grand-Tronc entre Sherbrooke et Lennoxville grâce à un troisième rail posé pour accommoder les trains d'une largeur de 4'8 $\frac{1}{2}$ ". Une subvention de 10.000 acres le mille est accordée à la compagnie en 1871 pour toute la distance entre Lennoxville et la frontière du Maine, aide portée à \$2.500 le mille en 1874 et à \$4.000 le mille en 1875 (60).

Une première section de 27,3 milles ouvre en 1875, et une deuxième de 15 milles en 1877. Mais déjà, certains ponts sont devenus dangereux, sur les rivières Massawippi et Eaton. La compagnie reçoit en 1879 une aide supplémentaire de deux sources différentes: premièrement, le gouvernement provincial l'autorise à reposer \$1.000 le mille pris sur la subvention afférente aux sections non construites de la voie et à l'affecter aux parties déjà construites; deuxièmement, l'International devient une des compagnies bénéficiaires des subventions des compagnies dont la charte est devenue périmée, ce qui lui permettra de recevoir \$75.315. A ce moment, en 1879, l'International possède un chemin de 66 milles entre Lennoxville et Mégantic. La compagnie se dit incapable de poursuivre son projet si Québec ne lui accorde \$6.000 le mille. Plusieurs municipalités de la région présentent des requêtes pour appuyer cette nouvelle demande de la compagnie (61). A l'extrémité est de la voie,

60 - Monetary Times, 17 novembre 1871, p. 385 et 16 juin 1871, p. 873. Voir aussi les lois Que 37 Vict ch 2, 1874 et Que 38 Vict ch 2, 1875.

61 - Requête de la compagnie au Lieutenant-gouverneur, s.l., 16 juillet 1879, dans ANQ Cdf tir 27. Toutes les requêtes des municipalités appuyant la demande d'aide de la compagnie se trouvent au même endroit.

à Mégantic, la compagnie possède un quai, et un petit village se développe peu à peu à cet endroit. Le président est alors le député fédéral (et futur ministre des chemins de fer et canaux) J.H. Pope (on parle alors de "Pope's Road" pour désigner l'International) et E.T. Brooks est le vice-président. Outre la subvention provinciale de \$4.000 le mille, l'entreprise reçoit aussi une subvention du comté de Compton, soit, au total, \$7.754 le mille (62).

Les plans et autres documents pour la section entre Mégantic et la frontière ne sont déposés qu'en 1882. La compagnie se laisse cependant tenter ou distraire par d'autres prolongements. En effet, le gouvernement provincial accorde en 1882 une subvention de 4.000 acres le mille au futur embranchement de Hereford. Comme d'autre part le gouvernement fédéral autorisait en 1873 l'International à se raccorder aux réseaux ferroviaires américains, il présente en 1883 une requête pour obtenir la subvention provinciale de 1882. Il vient alors d'ouvrir le dernier 15,25 milles de voie, entre Mégantic et la frontière du Maine. Le gouvernement provincial accepte la demande, dont la compagnie ne se prévaudra pas (63).

En 1883, le vice-président E.T. Brooks présente une requête d'aide à Ottawa, la pudeur politique empêchant sans doute le président J.H. Pope, alors ministre fédéral, de signer le document. La compagnie

62 - John Lindsay à H.-G. Joly, Québec 8 septembre 1879; D.S. McFee à P. Garneau, Sherbrooke 10 mai 1882, dans ANQ Cdf tir 27.

63 - Requête de E.T. Brooks, vice-président, et de J. Davidson, secrétaire, au Lieutenant-gouverneur, Sherbrooke 8 décembre 1883, dans ANQ Cdf tir 87.

demande \$3.200 le mille pour les 45 milles de sa voie afin de lui permettre de poser des rails d'acier sur toute la ligne. Quelques semaines plus tard, le ministre des chemins de fer et canaux, C. Tupper, recommande d'accorder à l'International la subvention demandée pour 49 milles à la condition qu'il se raccorde à des chemins de fer du Nouveau-Brunswick dans les environs de Vanceborough (Maine) ou au sud de cet endroit. Ces fonds permettent à la compagnie de compléter en 1883 ses 15 derniers milles (64).

En 1885, l'International obtient du gouvernement fédéral le contrat de construction du Ligne-Directe entre le Québec et les Maritimes, mais il le cède au Atlantique-Nord-Ouest dès 1886. Quant à l'International, il est loué au même en 1888. Il apporte à la filiale du Pacifique-Canadien une voie de 66 milles situés au Québec, et un autre 15 milles de voie situés dans le Maine.

Cette idée de construire un chemin de fer reliant directement Montréal et les Maritimes a réapparu au début des années quatre-vingt. Les députés des provinces atlantiques marchandent leur appui à Macdonald, qui doit alors aider le Pacifique-Canadien, en exigeant la construction de cette ligne directe à l'Atlantique. De toute manière, pense-t-on, le Pacifique-Canadien aura besoin d'un port d'hiver. Des délégués venus de Québec, de Halifax, de Saint-Jean (NB) se réunissent à Ottawa en février 1884 pour réclamer du gouvernement fédéral une ligne directe entre le Pacifique-Canadien et la ville de Québec (d'où

64 - Requête de E.T. Brooks, 25 avril 1883, et "Memorandum", Ottawa, 14 mai 1883, dans "Return. Papers respecting the granting of Subsidies to certain Railways", dans Sess Pap. Can XVI, no 12, 1883, doc no 121, p. 7-8.

les subventions pour lui permettre d'acquérir le chemin du Nord), un meilleur raccordement avec l'Intercolonial à Québec (d'où la demande d'un pont sur le Saint-Laurent à Québec), un port d'hiver aux Maritimes pour le Pacifique-Canadien (65). Pour répondre à cette dernière demande, le gouvernement fait faire des relevés au cours de 1884, et il accorde \$170.000 annuellement pendant quinze ans pour l'établissement ou la construction d'une voie "par la route la plus directe et practicable", entre Montréal et Saint-Jean (NB). La subvention annuelle est portée à \$250.000 l'année suivante.

Devant une telle offre, l'International, dont l'âme dirigeante est le ministre fédéral Pope, propose et reçoit le contrat de construction du Ligne-Directe, par un contrat signé le 14 décembre 1885. La compagnie s'engage à compléter avant 1889 une route de chemin de fer entre le Saint-Laurent et Moncton. Après le transport du contrat au Atlantique-Nord-Ouest, en 1886, celui-ci obtient un droit de parcours sur le Maine-Central entre Mattawamkeag et Vancevorough, où il rejoint le Européen-Nord-Américain. La subvention fédérale est répartie ainsi :
 \$71.100 pour la section entre le Saint-Laurent et Lennoxville,
 \$115.500 pour la section entre la rivière à l'Original et Mattawamkeag.
 Les sections construites (le Waterloo-Magog, l'International) ne reçoivent rien. Le reste de la subvention fédérale revient à des sections situées au Nouveau-Brunswick et dans le Maine. Le Ligne-Directe

65 - Résolution des délégués de Québec, Halifax et Saint-Jean (NB), Ottawa 9 février 1884, dans Sess Pap Can XVII, no 9, 1884, doc no 21, p. 2-3.

dans son ensemble est officiellement inauguré en juin 1889, alors qu'un train quitte Montréal le matin et parvient à Halifax le même soir.

Ces trois chaînons (le Atlantique-Nord-Ouest, le Waterloo-Magog et l'International) constituent ensemble la deuxième et la principale artère du Pacifique-Canadien à travers le Québec. Ainsi, il a établi au cours des années quatre-vingt, nolens volens, deux grandes artères traversant d'ouest en est les parties peuplées du Québec.

Conclusion

Sur la rive nord du Saint-Laurent, où les habitants réclament depuis longtemps une voie ferrée, plusieurs projets naissent à partir des années cinquante. Grâce aux subventions provinciales au début des années soixante-dix, deux entreprises prennent leur essor: le Rive-Nord qui se propose de construire un chemin de fer entre Québec et l'Ouest, puis le Colonisation-Nord-Montréal, qui veut relier Montréal au futur chemin du Pacifique. La lutte menée par le Grand-Tronc pour empêcher ces deux rivales d'emprunter à Londres, la grande dépression survenue en 1873, enfin le manque de ressources des deux compagnies les réduisent à la faillite. Incapables de terminer leurs projets, le Rive-Nord et le Colonisation-Nord-Montréal s'en remettent au gouvernement provincial qui crée alors le Québec-Montréal-Ottawa-Occidental pour achever le chemin de fer entre Québec et Aylmer. Cette construction grève lourdement les finances publiques du Québec qui crée ainsi une énorme dette publique. Pour se débarrasser de cet éléphant blanc, le gouvernement Chapleau décide de se défaire du QMOO, qui est vendu, en

5

deux sections séparées, en 1882. La partie ouest est achetée par le Pacifique-Canadien, tandis qu'un syndicat dirigé par L.-A. Sénécal et bientôt appelé chemin du Nord, achète la partie est du QMOO. Le Grand-Tronc contrôle le chemin du Nord dès la fin de l'année. Les habitants de la région de Québec veulent que le Pacifique-Canadien se rende jusque chez eux, et plusieurs députés québécois forcent le gouvernement de Macdonald, en 1884, à voter des fonds pour permettre - et obliger - le Pacifique-Canadien à se rendre jusqu'à Québec. Craignant de voir la construction d'une route parallèle au chemin du Nord, le Grand-Tronc se résigne à l'inévitable et vend la partie est du QMOO (le chemin du Nord), entre Saint-Martin et Québec. Ainsi se constitue la première artère du Pacifique-Canadien au Québec.

Dès 1881, les promoteurs du Pacifique-Canadien se préoccupent de plusieurs entreprises ferroviaires en Ontario et au Québec. C'est ainsi qu'ils s'intéressent très tôt au Atlantique-Nord-Ouest, une société qui souhaite construire un chemin de fer entre l'océan Atlantique et l'Ouest canadien. En 1884, la compagnie est louée à perpétuité au Pacifique-Canadien qui se servira de cette charte pour acquérir d'autres lignes. Le Atlantique-Nord-Ouest construit un pont à Lachine, pour briser le monopole du Grand-Tronc dont le pont Victoria est le seul à relier l'île de Montréal à la rive sud, et une voie entre Lachine et Waterloo. Il achète également du Vermont-Central le Waterloo-Magog dont la voie s'étend entre Waterloo et Sherbrooke et qui possède des droits sur le Vallée-Missisquoi. La troisième acquisition du Atlantique-Nord-Ouest est l'International, situé entre Sherbrooke et la frontière du Maine.

Cette dernière compagnie avait aussi obtenu, puis cédé au Atlantique-Nord-Ouest, le contrat du Ligne-Directe. Ce contrat engageait la compagnie à établir avant 1889 une ligne directe de chemin de fer entre le Saint-Laurent et Moncton. Par l'acquisition du International, le 10 juin 1888, le Atlantique-Nord-Ouest a donc constitué complètement la deuxième artère du Pacifique-Canadien au Québec.

Venant de l'ouest, deux voies donnent au Pacifique-Canadien accès à Montréal: soit par la section ouest du QMOO, achetée en 1882, soit par le Ontario-Québec, un chemin de fer entre Toronto et Montréal, et dont le Pacifique-Canadien prend le contrôle au début des années quatre-vingt.

Les lignes décrites plus haut constituent les grands axes du réseau ferroviaire du Pacifique-Canadien: sur eux viendront se greffer plusieurs autres chemins de fer acquis durant les prochaines décennies. Ce qui fait l'objet des deux prochains chapitres.

CHAPITRE VIII

LE PACIFIQUE-CANADIEN DANS L'OUEST DU QUEBEC

Durant les années quatre-vingt, le Pacifique-Canadien construit ou acquiert ses deux grandes artères à travers le Québec: la première sur la rive nord du Saint-Laurent, entre Aylmer et Québec, la seconde entre la frontière de l'Ontario et celle du Maine, traversant l'Estrée et aussi, comme la première, Montréal. A ces deux grands axes de transport, plusieurs voies viendront se greffer au cours des deux décennies suivantes. Nous pouvons répartir les futures ramifications du Pacifique-Canadien d'après deux grandes régions géographiques. D'abord l'ouest du Québec où nous trouvons plusieurs entreprises qui font l'objet du présent chapitre, ensuite la rive sud du Saint-Laurent où le Pacifique-Canadien possède plusieurs lignes dont il sera question dans le prochain chapitre.

Dans l'ouest de la province, quatre compagnies différentes passent sous le contrôle du Pacifique-Canadien entre 1891 et 1902. Il met successivement la main sur le Colonisation-Temiscamingue en 1891, sur le Montréal-Ottawa en 1892, sur le Montréal-Occidental l'année suivante, et finalement sur le Ottawa-Nord-Occidental (c'est-à-dire l'ancien Ottawa-Gatineau qui a aussi absorbé le Jonction-Pontiac-Pacifique) en 1902. Au terme de cette évolution, au tournant du XXe siècle, le Pacifique-Canadien jouit donc dans l'ouest du Québec d'un véritable monopole du transport ferroviaire. Au début du siècle, cependant, la construction du Transcontinental mettra en place une ligne encore plus au nord et traversant l'Abitibi et le Clay-Belt ontarien.

I - Le Colonisation-Témiscamingue

En arrivant de l'Ouest canadien, la voie principale du Pacifique-Canadien passe au nord du lac Nipissing, se rend à Mattawa puis pique en direction sud vers Carleton Place avant de se diriger sur Hull puis Montréal. Parce qu'elle traverse Mattawa, la compagnie sera amenée à s'intéresser au chemin de fer de Colonisation du lac Témiscamingue (désormais: le Colonisation-Témiscamingue) qui en deviendra un embranchement. Ce projet naît en 1883 et se propose de construire une voie ferrée entre le terminus nord du Jonction-Pontiac-Pacifique, qu'on devait construire dans le Pontiac, et le lac Témiscamingue (Voir la carte XXII).

Après un premier échec, l'entreprise renaît en 1885, promue cette fois par le "Société de colonisation du lac Témiscamingue et du lac Kippewa", une oeuvre fondée l'année précédente sous le haut patronage des évêques d'Ottawa et du Pontiac. Elle a alors pour président le père Pierre-Edmond Gendreau c.m.i., le procureur du Collège d'Ottawa, un religieux entré dans la Congrégation des Oblats en 1880 et qui a déjà à son crédit la fondation de plusieurs paroisses dans le diocèse de Sherbrooke. Gendreau a préparé un rapport pour appuyer les efforts commencés par le père Charles-Alfred Paradis, un bouillant colonisateur qui n'a pas fini de faire parler de lui et qu'on trouvera plus tard dans le Nouvel-Ontario, prêtre-colonisateur sans diocèse, rapatriant des émigrés canadiens-français, exploitant le bois, prospectant dans la région de Timmins, plein de mille projets. En 1884, Paradis organise une excursion au lac Témiscamingue, et à la fin de l'année, lors d'une rencontre au

LE PACIFIQUE-CANADIEN DANS L'OUEST DU QUÉBEC
À LA FIN DU XIX^e SIECLE

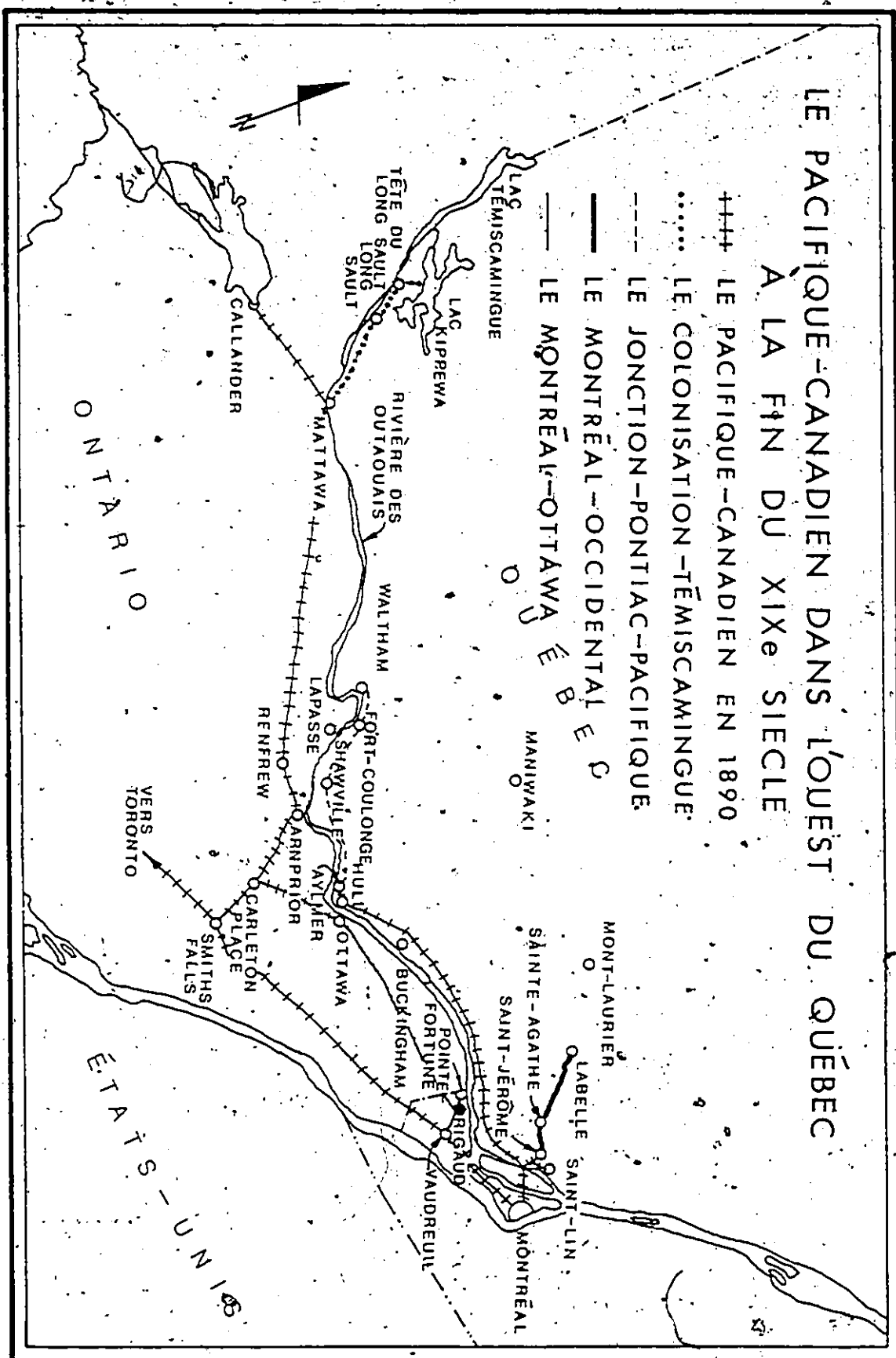
LE PACIFIQUE-CANADIEN EN 1890

..... LE COLONISATION-TÉMISCAMINGUE*

----- LE JONCTION-PONTIAC-PACIFIQUE

— LE MONTREAL-OCIDENTAL —

LE MONTREAL-OTTAWA



palais épiscopal d'Ottawa, la Société de colonisation, forte de 85 membres, est mise sur pied (1).

Pour les futurs colons, le transport jusqu'à Mattawa ne pose aucun problème, mais en amont de ce point, plusieurs rapides rendent la navigation sur l'Outaouais difficile. Le désir de surmonter cet obstacle est à l'origine du Colonisation-Témiscamingue. Dès 1885, le gouvernement fédéral accorde une subvention de \$3.200 le mille pour les 8 milles entre Long Sault et le pied du lac Témiscamingue. Pour obtenir cette aide, la Société de colonisation doit se constituer en société de chemin de fer, tâche que'elle confie à un comité. Celui-ci embauche un ingénieur pour explorer un tracé possible, suite à quoi la Société de colonisation donne un contrat pour la construction du chemin de fer, même si elle ne possède toujours pas de charte. Elle menace d'abandonner son projet et amène ainsi le gouvernement fédéral à la former en société ferroviaire, le 20 juillet 1886, en vertu de la loi qui permet au cabinet de constituer des compagnies pour construire les lignes subventionnées (2). Le vice-président, Emmanuel Tassé, qui est le "gérant et principal action-

1 - Colonisation du lac Témiscamingue et du lac Kippewa par la Société de colonisation du lac Témiscamingue et du Lac Kippewa sous le haut patronage de Mgr L'Archevêque et Mgr L'Eveque de Pontiac, Ottawa, Ministère de l'agriculture du Canada, 1888, 48p. Il existe un exemplaire de cette brochure dans ANQ Cdf tir 125. Sur le père Paradis, voir Bruce W. Hodgins, "Unconventional Priest of the North. Charles Paradis, 1848-1926", dans W.H. Heick et Roger Graham, His own Man. Essays in Honour of Arthur Reginald Marsden Lower, Montréal, McGill-Queen's, 1974, p. 119-147.

2 - Voir le rapport annuel du Ministre des chemins de fer et canaux, pour diverses années, et aussi la brochure citée dans la note précédente.

naire" de l'entreprise, restitue à la Société de colonisation les fonds qu'elle a engagés dans l'entreprise. Il met également en service cinq bateaux à vapeur pour relier la ville d'Ottawa et le lac Témiscamingue, à la Baie-des-Pères. Les membres du clergé (l'archevêque d'Ottawa, le père Gendreau, plusieurs autres) restent actifs dans la société ferroviaire. Cette présence explique peut-être pourquoi le Colonisation-Témiscamingue, malgré les nombreuses démarches entreprises par les résidents ontariens de la région, décide de construire sa ligne du côté québécois de la frontière. Comme l'écrit Gendreau, "j'ai tenu à faire bénéficier Québec de notre entreprise" (3).

En 1887, une nouvelle subvention fédérale va aux 10,5 milles de voie entre le lac Kippewa et le tronçon alors en construction, entre Long Sault et le lac Témiscamingue. L'année suivante, le gouvernement provincial de Mercier fait voter \$3.200 le mille pour les 17 milles alors subventionnés par le gouvernement fédéral. La première section de 10 milles est terminée et la deuxième section est en construction en 1889, quand la compagnie demande à Ottawa une subvention pour les 35 milles entre Long-Sault, qui est l'extrémité sud de la voie, et Mattawa, où passe le Pacifique-Canadien. Dans une requête au gouvernement provincial, le président rappelle à Mercier sa promesse d'accorder le même subvention

3 - P.-E. Gendreau à E.J. Flynn, Ottawa 1er décembre 1885; copie de l'arrêté en conseil 540 du 15 décembre 1885, 539 du 15 décembre 1885 et 149 du 5 mai 1886. Tout ce dossier, dont les pièces originales se trouvent dans ANQ Cdf tir 125, a aussi paru dans les D.S.Q. vol 20, 1887, doc no 2, p. 166-167. Voir aussi la brochure Colonisation du lac Témiscamingue..., passim.

qu'Ottawa. Le président, Tassé, accompagné de l'archevêque d'Ottawa et du père Gendreau, se rend à Québec pour rencontrer Mercier. Quelques jours plus tard, l'archevêque d'Ottawa, Joseph-Thomas Duhamel, écrit personnellement au ministre Pierre Garneau pour appuyer la requête d'aide du Colonisation-Témiscamingue et louer "cette patriotique détermination d'aider la colonisation" chez le gouvernement (4). Mgr Duhamel interviendra encore plusieurs fois auprès du gouvernement du Québec pour appuyer les requêtes de la compagnie, et cet appui, ce soutien constant non seulement de l'archevêque, mais encore de plusieurs membres du clergé, ne se démentira pas (5).

En 1890, la compagnie exploite 15,5 milles de voie: 9,75 milles entre Long-Sault et le lac Témiscamingue, et un autre 6 milles au nord pour atteindre Kippewa. A la faveur des élections provinciales de juin 1890, le gouvernement de Mercier promet \$5.000 et 5.000 acres le milles pour 32 autres milles de voie. Mais à la fin de l'année, le gouvernement subventionne 50 autres milles. Grâce à ce chemin de fer, sa partie construite tout au moins, la région se développe. La colonisation d'une part, mais aussi l'exploitation minière puisqu'on a découvert dans la région de l'argent, de l'or, du plomb.

- 4 - Voir P.-E. Gendreau à J.H. Pope, Ottawa 26 janvier 1890, dans Sess Pap Can XXII, no 15, 1890, doc no 22m, p. 5, et aussi la requête de Emm. Tassé (président de la compagnie) à H. Mercier, s.l.s.d. [printemps 1889], J. Thomas [Duhamel] à P. Garneau, Ottawa 5 juin 1889; J. Thomas [Duhamel] à Garneau, Ottawa 12 juin 1889, dans ANQ Cdf tir 125.
- 5 - Requête de E. Tassé à Mercier, Ottawa 7 janvier 1890; J. Thomas [Duhamel] à Mercier, Ottawa 7 janvier 1890, dans ANQ Cdf tir 125.

En 1891, le Pacifique-Canadien contrôle déjà le Colonisation-Témiscamingue quand une loi fédérale autorise le premier à acquérir le second. Ainsi, en septembre 1891, les plans, profils et les livres de renvoi de la section entre Mattawa et Long-Sault sont déposés par T.G. Shaughnessey. Mercier demande aussitôt une copie de l'accord entre les deux compagnies, mais Van Horne répond simplement que les actions du Colonisation-Témiscamingue appartiennent maintenant à "des amis du Pacifique-Canadien". Selon Van Horne, la compagnie n'a pas été vendue, mais des individus ont simplement acheté de ses actions. Il joue sur les mots, car le Colonisation-Témiscamingue, désormais, appartient bel et bien au Pacifique-Canadien (6). L'année suivante, en 1892, une subvention fédérale pour les 35 milles entre Mattawa et Long-Sault, de même qu'une subvention de 15% du coût de construction (maximum de \$15.000) d'un pont en bois sur la rivière des Outaouais, permettront l'achèvement de la voie vers le sud dans les années suivantes. Les plans du pont de Mattawa sont adoptés en 1894 (7). Le tout, entre Mattawa et Kippewa, soit une distance de 45,75 milles, ouvre à la circulation en juin 1896.

Le Colonisation-Témiscamingue apporte donc au Pacifique-Canadien, essentiellement, un embranchement dans une nouvelle région de colonisation, où se pratique aussi l'exploitation forestière et minière. Aussi, le Colonisation-Témiscamingue constitue un chemin de portage qui permet d'éviter les parties impraticables de la rivière des Outaouais.

6 - W.C. Van Horne à Mercier, Montréal 16 novembre 1891, dans ANQ Cdf tir 125.

7 - Comité des chemins de fer du Conseil privé, APC GR 46 vol 3, p. 216 et p. 240-243. Voir aussi Dom 55-56 Vict ch 5, 1892.

Plus au sud, toutefois, le Pacifique-Canadien se préoccupe également d'une autre ligne qui doit un jour raccourcir la distance par chemin de fer entre Montréal et Ottawa: le Montréal-Ottawa.

II - Le Montréal-Ottawa

Tel que décrit plus haut, le Pacifique-Canadien, en arrivant de l'ouest, possède deux voies d'accès à Montréal, mais la première voie secondaire que le Pacifique-Canadien obtient directement à l'ouest de Montréal, c'est le Montréal-Ottawa, loué à perpétuité en 1892 et dont il fera un tronçon dans une "ligne directe" entre Montréal et Ottawa.

Le chemin de fer de Vaudreuil et Prescott (désormais: Vaudreuil), constitué en 1884, se propose de construire une ligne entre Vaudreuil et Ottawa en traversant les comtés ontariens de Russell et Prescott. Ayant piétiné pendant quelques années, le projet reprend vie en 1887 quand le Parlement fédéral donne une subvention à la compagnie qui s'empresse de demander à Québec une aide semblable. Comme le Colonisation-Témiscamingue, le Vaudreuil jouira de l'appui soutenu du clergé. Deux semaines avant que la compagnie ne dépose sa requête, le directeur et des prêtres du Collège Bourget de Rigaud se rendent à Québec plaider la cause de l'entreprise auprès du gouvernement provincial. La voie proposée doit partir de Vaudreuil pour se rendre à Caledonia Springs en passant par Rigaud, Pointe-Fortune et "les moulins d'Hawkesbury". Pour les religieux, ce chemin de fer assurera à l'avenir "la prospérité et l'accroissement du Collège Bourget, qui par suite de la difficulté extrême des communications

(il est à plus de cinq lieues de tout chemin de fer) perd chaque année plusieurs élèves", sans parler des avantages en faveur de l'agriculture, du commerce et des industries. Enfin, dit le mémoire,

cette voie devra surtout favoriser et développer l'éducation canadienne-française, et par là accroître le mouvement national qui se produit chez nos compatriotes de la Province voisine qui nous confient chaque année plusieurs de leurs enfants (8).

Le mariage des intérêts de la compagnie à ceux du Collège assure au premier un vigoureux appui de la part des Clercs de Saint-Viateur. Le directeur du Collège, le père Thomas R. Coutu, présentera à l'automne de 1887 un nouveau mémoire en faveur de l'entreprise ferroviaire dont ne peut que bénéficier le Collège Bourget et "sa mission providentielle pour la propagation de l'élément français", car le Collège se voue particulièrement aux Franco-ontariens (9).

A ce moment, le président de la compagnie est J.-B.-A. Mongenais. Le gouvernement provincial promet en 1888 une subvention de 10.000 acres le mille pour 30 milles, mais déjà le contracteur A. Charlebois veut du gouvernement québécois une subvention pour toute la ligne, y compris la section ontarienne de la voie (10). En vertu de son contrat de

8 - Requête du directeur Thomas R. Coutu et de cinq prêtres, Collège Bourget à Rigaud, 18 mars 1887, dans ANQ Cdf tir 106.

9 - Mémoire de Thomas R. Coutu à Mercier, Rigaud 17 novembre 1887, dans ANQ Cdf tir 106.

10 - A. Charlebois à A. Turcotte, Québec 4 janvier 1888; J.-B.-A. Mongenais à Turcotte, Rigaud 23 janvier 1888; Arthur Turcotte à A. Charlebois, Québec 27 janvier 1888; Turcotte à Mongenais, Québec 27 janvier 1888; Charlebois à Turcotte, Québec 3 mars 1888; nombreuses requêtes venues de la région, dans ANQ Cdf tir 106.

construction, signé le 4 octobre 1888, A. Charlebois doit terminer 30 milles de voie avant le 1er décembre 1889, et le reste jusqu'à Ottawa le 1er décembre 1891. En paiement, il recevra \$800.000 en actions libérées de la compagnie, acceptées à 50% de leur valeur nominale, \$15.000 le mille en obligations, acceptées aussi à la moitié de leur valeur nominale, plus toutes les subventions fédérales et provinciales que la compagnie pourrait recevoir (11).

La voie part de Vaudreuil, à la gare du Grand-Tronc et s'étend vers Rigaud, où il faut cependant construire un nouveau pont sur la rivière La Grasse. La Dominion Bridge terminera en 1891 la construction d'un pont en fer à cet endroit. A court de fonds, le contracteur Charlebois demande d'augmenter à \$5.000 et 5.000 acres le mille la subvention provinciale, ce que lui refuse le gouvernement, et aussi le repliement sur les deux premières sections de la subvention de la troisième, ce qui lui est accordé (12). Cette aide supplémentaire, cependant, ne tire pas complètement le contracteur de ses embarras.

En portant plainte contre la compagnie et le contracteur qu'il accuse d'acoir négligé et "même refusé" dans certains cas de payer le prix d'expropriation...les ouvriers employés à la construction...la pension de ces derniers, les matériaux fournis", le député de Rigaud, le

11 - L'acte intervenu entre A. Charlebois et la compagnie, le 4 octobre 1888, chez le notaire Marler (no 14588), est produit en annexe à l'acte du 23 septembre 1890 et dont il y a copie dans ANQ Cdf tir 106.

12 - Requête de A. Charlebois à P. Garneau, Québec 27 janvier 1890 et copie de l'arrêté en conseil 110 du 5 avril 1890, dans ANQ Cdf tir 106.

Dr Emery Lalonde recommande en septembre 1890 que le gouvernement nomme un commissaire spécial - et il propose à cette fonction J.-Gédéon de la Durantaye - pour régler ces réclamations (13). Sitôt dit, sitôt fait. Le gouvernement nomme la Durantaye commissaire chargé de recevoir les réclamations des créanciers privilégiés de la compagnie.

Le rapport de l'enquêteur révélera que le contracteur Charlebois a donné, pour la construction de la section entre Vaudreuil et Rigaud, un sous-contrat à MM. Wm A. Doran et J. Hubert, lesquels ont à leur tour donné des sous-contrats pour le terrassement, la maçonnerie, les clôtures et divers autres travaux. Ces sous-contracteurs ont embauché une foule d'ouvriers à \$1,25 quotidiennement, mais de \$1,50 à \$3,00 s'ils apportent une voiture. Les travaux de construction commencent en septembre 1889, et la première paye se fait normalement, mais dès la deuxième, "l'on établit le système des bons ou reconnaissances écrites des dettes des signataires envers leurs employés. Tous en eurent, maîtres de pension, fournisseurs, hommes de différents métiers, journaliers". Certains poursuivent le contracteur R.N. Macdonald et obtiennent gain de cause devant les tribunaux, alors que d'autres obtiennent des jugements contre Doran et Hubert. Mais sur les entrefaites, ceux-ci tombent en banqueroute et leurs créanciers réclament du contracteur principal, Charlebois, qu'il paye les dettes des sous-contracteurs (14).

Ayant lui-même repris en main les travaux de construction, Charlebois s'engage, au mois de novembre 1890, à payer toutes les réclamations

13 - Requête du Dr Emery Lalonde au Conseil exécutif, Montréal 27 août 1890 et copie de l'arrêté en conseil 427 du 16 septembre 1890, dans ANQ Cdf tir 106.

14 - Rapport J.-G. de la Durantay au Commissaire des travaux publics, Vaudreuil 13 octobre 1890, dans ANQ Cdf tir 106.

contre les sous-contracteurs, mais dit ne pas le pouvoir en l'absence des livres de comptabilité. Charlebois suggère que le gouvernement provincial retienne une partie de la subvention pour assurer le paiement des réclamations (15).

En coulisse, le gouvernement Mercier fait des démarches pour intéresser le Grand-Tronc à acquérir le Vaudreuil, devenu en 1890 le Montréal-Ottawa, en faisant miroiter la promesse d'une subvention pour la construction d'un pont à Rigaud. Ces efforts n'ont pas de suite. Il semble du reste que le Grand-Tronc ait déjà avancé des fonds à Charlebois puisque Wm Wainwright a droit aux subventions du Montréal-Ottawa à la fin de 1890 (16). A ce moment, le contrôle de la ligne doit effectivement passer au Grand-Tronc en vertu d'un bail de trente ans, signé le 31 décembre 1890 et sujet seulement à l'approbation des actionnaires des compagnies. D'après cette entente, le tracé de la voie jusqu'à Ottawa sera soumis à l'approbation du Grand-Tronc. Une première série d'obligations, à raison de \$15.000 le mille, garanties par l'accord entre les deux compagnies et par une hypothèque, sera mise en vente, tandis qu'une deuxième série, à raison de \$2.500 le mille ira au Grand-Tronc qui s'en servira pour payer les améliorations à la voie. Le Grand-Tronc payera en loyer 35% des recettes brutes de la ligne louée pendant cinq ans, puis 30% par la suite. Si cette somme ne suffisait pas à couvrir les intérêts des titres obligataires, le Grand-Tronc payerait 25% de ce qu'il manquerait, mais au total, il ne payerait jamais plus de

15 - A. Charlebois à P. Garneau, Québec 10 octobre 1890, dans ANQ Cdf tir 106.

16 - Wm Wainwright à Mercier, s.l.s.d. [décembre 1890], dans ANQ Cdf tir 106.

35% des recettes brutes (17). Pour couvrir les intérêts, le Montréal-Ottawa doit donc atteindre un indice d'exploitation de 70 au plus puisqu'avec 30% des recettes brutes, il doit pouvoir payer les intérêts sur \$17.500 d'obligations pour chaque mille de chemin de fer.

Un deuxième contrat, signé aussi le 31 décembre 1890, prévoit que A. Charlebois transportera au Grand-Tronc les actions et les obligations qu'il détient. Mais au cours de 1891, le contracteur se ravise et finit par tout vendre au Pacifique-Canadien. Pourquoi cette volte-face? C'est que Charlebois doit recevoir \$800.000 en actions libérées, et \$15.000 en obligations pour chaque mille de voie. Charlebois a contracté des emprunts importants qu'il ne peut rembourser parce que le Montréal-Ottawa tarde à lui remettre des sommes ^{qu'il} lui sont dues. Il se tourne donc vers le Pacifique-Canadien, avec lequel il signe le 28 septembre 1891 un contrat où il transporte tous ses droits et titres dans le Montréal-Ottawa à George Stephen et W. Van Horne, ne gardant que \$80.000 en actions. En contrepartie, Charlebois s'engage en rembourser l'emprunt belge qu'il a fait et à lever ainsi l'hypothèque qui grève les propriétés de la compagnie. Jouissant par ses actions du contrôle de la compagnie, Charlebois s'engage à faire nommer directeurs les personnes désignées par Stephen et Van Horne et à faire rejeter par "les actionnaires" le contrat du Montréal-Ottawa avec le Grand-Tronc.

17 - Le contrat entre les deux compagnies se trouve dans Gr Tr Agr, APC RG 30, vol 2062-7, no 877. Le contrat parut aussi dans une petite brochure marquée "Private and not for publication", dont il y a copie dans AIC RG 30 vol 2062-3, no 366, p. 1-10, et dont le titre est Agreements between the Grand Trunk Railway Co. and the Montreal & Ottawa Railway Company of Canada Dated December 31st, 1890, s.l., 27p. Cette brochure contient également le deuxième contrat du 31 décembre pour le transport des actions et des obligations de Charlebois au Grand-Tronc.

Pour paiement, Charlebois recevra \$60.000 en octobre 1891 et un autre \$280.000 un an plus tard. (18).

Le Pacifique-Canadien, ayant évincé le Grand-Tronc, prend aussitôt possession de sa nouvelle ligne et en commence l'exploitation.

Charlebois devra terminer les travaux de construction sur les 20 premiers milles. Toute la section entre Vaudreuil et Pointe-Fortune ouvre au trafic le 15 novembre 1892, date à laquelle le Montréal-Ottawa est affermé à perpétuité au Pacifique-Canadien. Quelques années plus tard, la section entre Ottawa et Rigaud (situé sur la section ouverte en 1892) sera construite et ouverte en 1898 (Voir la carte XXII).

Quant aux réclamations contre Charlebois, le gouvernement, en février 1891, a chargé Louis Vallée, ingénieur du Bureau des chemins de fer, de les payer et lui a confié une somme de \$5.203 à cette fin (19).

Pour le Pacifique-Canadien, l'avantage du Montréal-Ottawa, lorsqu'il sera complété, découle de la route directe qu'il ouvre entre la capitale politique et la capitale commerciale du pays. Ce tracé favorise d'ailleurs toute la vallée de l'Outaouais. Le Canada-Atlantique aussi, qui est sur le point de passer au Grand-Tronc, offre une route directe plus courte que les précédentes entre les deux villes (voir le chapitre III).

18 - Contrat entre A. Charlebois d'une part, et George Stephen et W. Van Horne d'autre part, Montréal 28 septembre 1891, dans ANQ Cdf tir 106.

19 - Copies des arrêtés en conseil 28 du 14 janvier 1891 et 121 du 12 février 1891; voir aussi le rapport de Louis Vallée à P. Garneau, Québec 20 avril 1891, dans ANQ Cdf tir 106.

La prochaine étape d'expansion du Pacifique-Canadien dans l'ouest du Québec se fait plus au nord, dans les Laurentides.

III - Le Montréal-Occidental

Nous pouvons retracer l'origine du Montréal-Occidental jusqu'à la compagnie qui cherchait à construire, sous la direction de Hugh Allan, une voie ferrée entre Montréal et la future ligne de chemin de fer au Pacifique. Le chemin à liges de colonisation du Nord de Montréal, né en 1869, doit initialement construire une voie ferrée entre Mile-End et Saint-Jérôme. Il devient peu après le Colonisation-Nord-Montréal, puis en 1875 le Montréal-Ottawa-Occidental. La ligne inachevée de cette compagnie, entre Montréal et Aylmer, devient la partie ouest du Québec-Montréal-Ottawa-Occidental quand le gouvernement provincial la prend en main, en 1875, en même temps que le Rive-Nord.

En 1882, le gouvernement de Chapleau vend la partie ouest du QMOO au Pacifique-Canadien, y compris l'embranchement entre Sainte-Thérèse et Saint-Jérôme (Voir la carte XXII). La corporation du Montréal-Ottawa-Occidental, qui avait suspendu ses activités en 1875, reprend alors vie et obtient en 1883 de nouveaux pouvoirs pour construire au nord et à l'ouest de Montréal, et change son nom à Montréal-Occidental (20). Concrètement, la compagnie s'appliquera à prolonger vers le nord l'embranchement qui s'arrête à Saint-Jérôme. En 1869, le

20 - Voir Dom 46 Vict ch 62, 1883, pour les nouveaux pouvoirs et le changement de nom de la compagnie. La charte est confirmée par Dom 45 Vict ch 67, 1882.

la compagnie devait d'abord favoriser la colonisation, projet que la venue de Hugh Allan avait mis en veilleuse, mais en 1882, l'entreprise renoue avec sa première raison d'être: construire une voie ferrée depuis Montréal jusqu'à Saint-Jérôme puis à Sainte-Agathe.

En 1877, le gouvernement provincial charge Charles Legge de préparer les documents nécessaires à la construction d'un embranchement de 31,5 milles entre Saint-Jérôme et Sainte-Agathe-des-Monts, le long de la rivière du Nord. Legge et Wm J.J. Malsburg préparent les plans, profils et des estimés de coûts pour le tracé tortueux qui longe la rivière et traverse des régions montagneuses. Les ingénieurs suggèrent un tracé à l'est de la rivière (21). En 1882, le curé A. Labelle incite la compagnie du Montréal-Occidental à reprendre ses activités et à réaliser son projet initial. Le président de la compagnie, Hugh Allan, et le secrétaire, L. de Bellefeuille, donnent leur accord et convoquent une assemblée des actionnaires, le 1er juin 1882. La question qui ne doit pas manquer de se poser est celle des subventions. En abandonnant son projet en 1875, la compagnie n'a pu profiter de l'augmentation des subventions l'année suivante, et Bellefeuille prétend donc que la compagnie devrait recevoir \$4.000 le mille pour toute la section entre Saint-Jérôme et Sainte-Agathe. La compagnie réclame du gouvernement les livres, procès-verbaux et autres documents de la compagnie, livrés en 1876 (22).

- 21 - Rapport de Charles Legge et Wm J.J. Malsburg à J.-A. Chapleau, Montréal 20 août 1877, dans Cdf tir 47.
 22 - L. de Bellefeuille à Chapleau, Montréal 20 août 1882; E. Rodier à E. Moreau, Montréal 4 novembre 1888 et Moreau à Rodier, Québec 11 novembre 1888, dans ANQ Cdf tir 47.

Pour ne laisser aucune incertitude sur son existence légale, la compagnie fait adopter en 1883 une loi fédérale faisant revivre son ancienne charte et changeant son nom à Montréal-Occidental. Cette charte l'autorise à construire une voie ferrée de Saint-Jérôme jusqu'à la rivière Gatineau en longeant la rivière du Nord; puis vers l'ouest jusqu'au lac Témiscamingue. En demandant des subventions, la compagnie présente son entreprise comme une ligne appelée à traverser des régions très fertiles et à devenir un tributaire du Pacifique-Canadien. Quant à la fertilité de la région, l'affirmation de la compagnie contredit carrément le rapport préparé en 1877 par l'ingénieur Legge. La compagnie demande \$6.000 le mille pour les 150 milles entre Saint-Jérôme et Le Désert, mais ne recevra que \$3.200 le mille pour 50 milles (23). A Québec, le gouvernement vote en 1882 une subvention de 4.000 acres le mille pour la section entre Saint-Jérôme et Sainte-Agathe d'une part, et entre Saint-Jérôme et New-Glasgow d'autre part. On se souviendra que C.N. Armstrong a déjà réclamé, pour le Grand-Nord, la deuxième partie de la subvention. A la fin de 1883, le curé Labelle et G.-A. Nantel soumettent un mémoire alléguant que le Montréal-Occidental est le successeur du Montréal-Ottawa-Occidental dont il détient tous les droits et privilèges, et il réclament diverses subventions de manière à obtenir \$6.000 le mille pour toute la voie (24).

- 23 - Mémoire de la compagnie à Charles Tupper, Ottawa 9 mai 1883, endossé par soixante-douze députés et trois sénateurs, dans "Return. Papers respecting the Subsidies to certain Railways", dans Sess Pap Can XVI, no 12, 1883, doc no 121, p. 18-21. Voir aussi Dom 40 Vic ch 25, 1883.
- 24 - Mémoire du curé A. Labelle et de G.-A. Nantel, s.l., 3 décembre 1883, dans ANQ Cdf tir 47. Le document est imprimé dans "Réponse...", D S Q. vol 18, 1884-1885, doc no 74, p. 3-4.

Au cours de 1883, plusieurs sociétés de colonisation des diocèses de Montréal et d'Ottawa apportent leur appui au Montréal-Occidental en publiant une brochure pour vanter les mérites de la vaste région que ce chemin de fer pourrait ouvrir à la colonisation. L'année suivante, la compagnie publie elle-même une brochure pour exposer sa situation et ses revendications: elle demande \$5.000 et 5.000 acres le milles pour ses trois sections. La première de 50 milles entre Saint-Jérôme et Saint-Jovite, la deuxième de 42 milles entre cette ville et Nominique, où les Jésuites doivent s'établir, enfin la dernière de 42 milles pour atteindre Naniwaki (Le Desert). La compagnie se présente comme l'équivalent, dans la vallée de l'Outaouais, du Québec-Lac-Saint-Jean (25).

Pour minimiser ses coûts de construction dans une région accidentée, le Montréal-Occidental, à l'instar du Colonisation-Montfort plus tard, décide de construire une voie étroite de 3 peids de largeur. Cette décision est entérinée par un arrêté ministériel fédéral du 13 août 1883, mais où le gouvernement déclare explicitement que cet exemple ne doit pas tenir lieu de précédent (26). La compagnie se tourne à nouveau vers le Québec pour demander non seulement la reconduction de l'ancienne subvention de 4.000 acres le mille votée en 1882, mais \$4.000 le mille pour sa voie

-
- 25 - Des extraits de cette brochure publiée par les sociétés de colonisation, et où diverses sommités politiques sont citées pour appuyer le projet de chemin de fer, sont imprimés en 1886 dans les Documents de la Session du Québec, 1887, doc no 2, p. 155-157. La compagnie fait aussi publier une brochure, Le chemin de fer des Cantons du Nord, 1884, dont le texte est réimprimé dans D S Q vol 18, 1884-1885, doc no 74, p. 4-21.
- 26 - Copie de l'arrêté en conseil fédéral du 13 août 1885, dans ANQ Cdr tir 47.

étroite. La compagnie réitère sa prétention d'être le prolongement de l'ancien Montréal-Ottawa-Occidental, et son nouveau président, J.-A. Chapleau, soumet une autre requête soulignant l'importance de la colonisation. La compagnie aurait alors déjà retenu "les services d'entrepreneurs expérimentés et solvables pour l'exécution de ses travaux", et les subventions sont essentielles pour "payer à ces entrepreneurs le prix de leur contrat". Trois mois plus tard, Chapleau écrit à J.J. Ross pour faire valoir les droits de sa compagnie à se faire mettre sur le même pied que le Québec-Lac-Saint-Jean (27).

En 1886, le gouvernement provincial vote une subvention équivalant à \$4.000 le mille pour la distance entre Saint-Jérôme à Sainte-Agathe, mais l'année suivante le Montréal-Occidental décide de construire une voie de largeur normale, et réclame à nouveau une subvention égale à celle du Québec-Lac-Saint-Jean. Pour atteindre la région des lacs Témiscamingue et Nipissing, où un million d'habitants pourront s'établir, la compagnie doit elle aussi obtenir \$5.000 et 5.000 acres le mille. Finalement, Mercier promet d'accorder à l'entreprise ce qu'elle réclame (28).

Contre cette promesse d'aide de Mercier, le contracteur de la compagnie, H.J. Beemer, se fait ~~avancer~~ \$50.000 par la Banque du Peuple.

-
- 27 - Le curé A. Labelle et G.-A. Nantel à Flynn, Saint-Jérôme, mai 1886; requête du Montréal-Occidental, signée par J.-A. Chapleau et adressée au Lieutenant-gouverneur, le 5 août 1886; voir aussi E. Rodier à E.J. Flynn, Montréal 25 février 1886, dans ANQ Cdf tir 47.
 - 28 - Requête du Montréal-Occidental au Lieutenant-gouverneur, 19 mars 1887, et Mercier à H.J. Beemer, Québec 18 août 1887, dans ANQ Cdf tir 47. Voir aussi Dom 51-2 Vict ch 91, 1888, au sujet de la subvention.

Mais dès 1889, il manque à nouveau d'argent et demande que la moitié des subventions afférentes aux 4e, 5e et 6e sections soient reployées sur les trois premières sections. Consulté à ce sujet, le curé Labelle recommandé d'accepter mais en prenant des garanties pour assurer que la deuxième partie de la ligne sera construite. Il suggère que cette garantie soit \$75.000 en obligations hypothécaires prioritaires de la compagnie. Un accord semblable est intervenu dans le cas du Ottawa-Gatineau, mais ici, l'accord est verbal car Mercier oublie d'envoyer une lettre confirmant le reploiement. Si bien qu'en décembre 1890, Beemer demande un arrêté en conseil pour confirmer le reploiement (29).

Les travaux de construction débutent en 1890, et une première section de 10 milles ouvre à la fin de l'année. Beemer est alors le président de la compagnie et il semble avoir conclu avec le Pacifique-Canadien un accord pour que celui-ci exploite la voie à mesure que des sections ouvrent à la circulation. Beemer continue cependant d'éprouver de graves difficultés financières, et il se montre toujours très avide de subventions. A l'été de 1891, il n'arrive pas à payer les salaires de ses ouvriers et les fournitures. A la fin de 1891, 18 milles sont ouverts (30).

29 - Acte notarié entre la Banque du Peuple et H.J. Beemer, le 29 février 1888 devant le notaire E.H. Stuart (no 17.511); H.J. Beemer au Lieutenant-gouverneur, Québec 22 août 1889; Mercier à Labelle, Québec 26 août 1889; Labelle à Mercier, Québec 29 août 1889; Beemer à Mercier, Montréal 15 décembre 1890, dans ANQ Cdf tir 47.

30 - J.P. Mullarky à E. Moreau, Québec 21 octobre 1890; G.H. Garden à E. Moreau, Saint-Jérôme 4 octobre 1890; rapport de Louis Vallée à P. Garneau, Québec 21 octobre 1890; copie de l'arrêté en conseil 511 du 24 octobre 1890; Beemer teleg. à G.-A. Nantel, Montréal 28 mai 1891; Beemer à Moreau, Montréal 8 septembre 1891; rapport de L. Vallée à P. Garneau, Québec 21 septembre 1891; copie de l'arrêté en conseil 75 du 18 février 1892, dans ANQ Cdf tir 47.

L'arrivée des Conservateurs au pouvoir, à Québec, à la fin de 1891, sème au moment la terreur dans l'âme de Beemer, car il n'a pas la certitude que le nouveau gouvernement maintiendra la politique de repliement des subventions suivie par Mercier. Le contracteur ayant été rassuré, les travaux de construction se poursuivent, et à l'été de 1892, la compagnie peut ouvrir 30,9 milles, entre le raccordement avec le Pacifique-Canadien (à Saint-Jérôme) au sud, et Sainte-Agathe au nord (31).

G.-A. Nantel semble être le porte-parole de la compagnie auprès du gouvernement dans lequel il est ministre. Il serait même, selon le Monetary Times, directement intéressé à l'entreprise et ferait partie d'un syndicat (J.-A. Chapleau, G.-A. Nantel et autres) propriétaire du chemin de fer (32).

Les travaux se poursuivent au cours de 1893 et de 1894, quand la compagnie ouvre sa voie jusqu'au 70e mille, au-delà de la Chute-aux-Iroquois (Labelle) (33). Le Montréal-Occidental doit alors de grosses sommes au Crédit Foncier, à la Banque du Peuple, et doit rembourser de nombreuses petites réclamations.

Le Pacifique-Canadien assure l'exploitation de chaque section du Montréal-Occidental à mesure qu'elle devient exploitable, et il a le

31 - H.J. Beemer à Nantel, Montréal 1er avril 1892 et la note manuscrite de Nantel sur la lettre même; Beemer telegr. Moreau, Montréal 4 août 1892; Nantel telegr. Moreau, Inch Arran (NB) 9 août 1892; Moreau à Nantel, Québec 13 août 1892; rapport de Vallée à Nantel, Québec 13 août 1892, dans ANQ Cdf tir 47.

32 - Monetary Times, 2 septembre 1892, p. 239.

33 - Beemer telegr. Moreau, Montréal 6 septembre 1893; copie de l'arrêté en conseil 238 du 12 mai 1894, dans ANQ Cdf tir 47.

droit d'acheter la compagnie s'il le juge à propos, ce qu'il fait en 1897. La ligne est louée depuis 1892, mais en 1897 elle est achetée au prix d'un paiement annuel de \$28.000 pendant trente ans (34). A ce moment, la ligne s'étend de Saint-Jérôme jusqu'à la Chute-aux-Iroquois, et elle fera désormais partie d'une ligne devant relier Montréal à Mont-Laurier. La voie sera terminée par le Colonisation-Nord (Northern Colonization Ry.) qui entrera aussi dans le réseau du Pacifique-Canadien en 1905 par un bail de 999 ans. Ces lignes permettent de conserver et même d'accroître la domination de la compagnie du Pacifique-Canadien dans l'ouest du Québec.

IV - Le Ottawa-Nord-Occidental

Acquis par le Pacifique-Canadien en 1902, le Ottawa-Nord-Occidental comprend en fait deux lignes différentes: le Ottawa et Vallée de Gatineau devenu dans la suite le Ottawa-Nord-Occidental et une ligne qu'il absorbe, le Jonction-Pontiac-Pacifique. Nous examinerons chacune des deux lignes.

Le Ottawa-Vallée-Gatineau (désormais: le Ottawa-Gatineau) naît en 1871 et se propose de construire un chemin de fer entre Hull et le confluent des rivières Désert et Gatineau. En 1872, Alonzo Wright est président de la compagnie, et E.B. Eddy en est vice-président. Parmi les actionnaires de la compagnie, nous trouvons le Colonisation-Nord-Montréal qui, par sa souscription de \$100.000, veut sans doute se constituer un tributaire vers le nord (35). Restée sans suite, cette

34 - Poor's 1898, p. 869

35 - Monetary Times, 12 juillet 1872 p. 31.

charte est ré-animée en 1879 quand le gouvernement autorise la compagnie à construire son chemin entre Hull et le Desert (Maniwaki).

Faisant état des millions d'acres de terre arable situés dans la région, une requête signée par de nombreux habitants de la vallée de la Gatineau demande en 1881 l'aide du gouvernement de Québec (36).

Plusieurs assemblées publiques, à Hull et dans d'autres municipalités, endossent le projet. Certaines, comme Buckingham, veulent que le tracé traverse les zones d'exploitation minière (37).

A ce moment, un jumeau du Ottawa-Gatineau prend forme, le Colonisation-d'Ottawa. Dans les années suivantes, l'existence des deux entreprises se confond dans un même mouvement. De fait, les deux publient en mai 1882 un prospectus commun où elles annoncent qu'elles se proposent de construire conjointement 127 milles de voie principale et d'embranchements. La ligne principale, en partant de Hull, doit longer la rive droite de la Gatineau, traversant ainsi les régions minières de l'Outaouais (38). Le président du Colonisation-d'Ottawa, C.H. Mackintosh, affirme en 1883 que sa compagnie a dépensé \$10.000 et demande une subvention provinciale.

36 - Requête des habitants de la Vallée de la Gatineau, Gatineau 28 juin 1881, dans ANQ Cdf tir 33.

37 - Requête des contribuables du comté d'Ottawa à J.-A. Chapleau, Buckingham 13 mars 1882, dans ANQ Cdf tir 33.

38 - Le prospectus, qui est en même temps une demande d'aide, du Ottawa-Gatineau et du Colonisation-d'Ottawa, texte imprimé et non daté [mai 1882], dont il y a copie dans ANQ Cdf tir 33. Le texte porte trois signatures: C.H. Mackintosh, président du Colonisation-d'Ottawa et vice-président du Ottawa-Gatineau, J. Murray Mitchell, le gérant-directeur des deux compagnies, et troisièmement le député W.J. Poupore, directeur du Colonisation-d'Ottawa.

In fact, those capitalists whom we have been in communication with, were unwilling to invest money in the Gatineau railway, unless a charter was secured for the immediate construction of a branch through the mineral belt - because between Buckingham and the Gatineau river, is found the largest deposits of phosphate, iron and some other minerals...I have entered thus fully into the subject, being convinced that if our efforts to secure the construction of a Railway fail now - it will be many, many years before a similar favourable opportunity presents itself (39).

Au même moment, deux députés fédéraux, Alonzo Wright et J.H. Pope, télégraphient à Chapleau pour plaider en faveur du Ottawa-Gatineau (40).

Pour financer les deux entreprises jumelles, qui fonctionnent dans un état de symbiose, les promoteurs cherchent donc à se faire attribuer des subventions provinciales et ils offrent en garantie de déposer \$4 ou \$500.000 auprès du gouvernement si celui-ci veut bien garantir à la compagnie le titre des terres auxquelles les compagnies auront éventuellement droit, ce qui, au dire des promoteurs, n'engage le gouvernement à rien (41). Ce que C.H. Mackintosh semble oublier, cependant, c'est le peu de valeurs de \$500.000 en titres obligataires d'une voie non construite! Au début de 1883, les deux entreprises réclament donc à la fois le 6.000 acres le mille pour 75 milles, entre Hull et Le Desert, en faveur du Ottawa-Gatineau, et le 4.000 acres le mille pour 52 milles, entre Buckingham et Aylmer, en faveur du Colonisation-d'Ottawa, deux subventions votées en 1882 par le Parlement de Québec. L'entente des

39 - C.H. Mackintosh à Chapleau, Québec 12 mai 1883, dans ANQ Cdf tir 33.
 40 - A. Wright et J.H. Pope telegr. Chapleau, Ottawa 12 mai 1882, dans ANQ Cdf tir 33.
 41 - C.H. Mackintosh à Mousseau, "Off Queenston" 11 octobre 1882; Mackintosh à Mousseau, Ottawa 26 octobre 1882; Mackintosh à Mousseau, Ottawa 7 novembre 1882, dans ANQ Cdf tir 33.

compagnies avec leurs éventuels bailleurs de fonds prévoit apparemment l'achat à \$1 l'acre des terres de la compagnie, somme que celle-ci déposerait ensuite dans les coffres du gouvernement pour lui être versée selon le progrès des travaux de construction. Poussant le civisme à l'excès, les compagnies suggèrent même au gouvernement d'imposer une taxe de \$0,50 la tonne sur le phosphate pour recouvrer les sommes que la Province aurait données aux compagnies ferroviaires (42). Il fessort des textes soumis par les compagnies qu'elles comptent bien trouver du phosphate sur les terres que le gouvernement leur donnera.

En mars 1883, le Ottawa-Gatineau et le Colonisation-d'Ottawa soumettent un nouveau mémoire faisant état d'un contrat qu'elles ont conclu avec la "Land Corporation of Canada", une société londonienne qui avancera \$450.000 (un autre \$200.000 venant de la North West Land Company), somme qui sera versée à mesure que les travaux de construction progresseront et que le gouvernement remettra des terres aux entreprises de chemin de fer. Elles réitèrent donc leur demande pour que le gouvernement désigne clairement les terres qu'il remettra aux compagnies et pour qu'il prépare une carte indiquant quelles terres seront attribuées à chaque section de voie (43).

- 42 - Le mémoire du 20 janvier 1883 semble avoir disparu des archives; quant à celui du 22 janvier 1883, il est imprimé et a été signé par J.M. Currier, président du Ottawa-Gatineau, et par C.H. Mackintosh, président du Colonisation-d'Ottawa, ainsi que par les directeurs J. Murray Mitchell, W.J. Poupore, J.-A. Gouin, W.A. Allan et du député Louis Duhamel. Le texte se trouve dans ANQ Cdf tir 33.
- 43 - Mémoire des deux compagnies au Lieutenant-gouverneur, signé par le président de deux compagnies (C.H. Mackintosh) et le gérant-directeur commun (J. Murray Mitchell), le 6 mars 1883; voir aussi J.-A. Mousseau à Mackintosh, Québec 8 mars 1883, dans ANQ Cdf tir 33.

Les directeurs du Ottawa-Gatineau comptent dans leurs rangs deux députés fédéraux (Alonzo Wright et C.H. Mackintosh), deux députés provinciaux (L. Duhamel et W.J. Poupore), ce qui leur donne du poids auprès des gouvernements, espèrent-ils. En avril 1883, le Ottawa-Gatineau soumet une requête au gouvernement fédéral, affirmant qu'il a trouvé des capitalistes disposés à construire ses 127 milles de voie si seulement Ottawa veut bien donner une "subvention raisonnable", et ajoutant que des compagnies de terres veulent promouvoir l'immigration d'Anglais, d'Ecossais et d'Irlandais dans les régions qu'ouvrira ce chemin de fer. L'ingénieur A.L. Light vient à ce moment de remettre un rapport très favorable sur les deux projets dont il évalue le coût de construction à une moyenne de \$18.000 le mille. De nombreux députés fédéraux appuient la demande d'aide de \$6.000 le mille, faite par les compagnies, mais le ministre Charles Tupper ne leur donnera finalement que \$3.200 le mille pour 50 milles depuis Hull en direction de Le Desert (44).

On pourrait penser que toutes ces subventions, provinciales et fédérales, suffiraient à réaliser le projet. Mais à tort! Dès 1884, certains députés affirment que le financement de l'entreprise exige une garantie que le gouvernement subventionnera ultérieurement les deux

44 - Mémoire des directeurs des deux compagnies à Charles Tupper, Ottawa 23 avril 1883; requête des deux compagnies à Tupper, Ottawa 28 mars 1883 et le rapport de A.L. Light au président et aux directeurs des compagnies, Québec 15 avril 1883. Tous ces documents sont imprimés dans Sess Pap Can XVI, no 12, 1883, doc no 21, p. 14-18.

compagnies pour les sections au-delà du 50^e mille. L'ingénieur Light déclare en 1883 que la construction du Ottawa-Gatineau peut se faire facilement, mais en 1884, la compagnie trouve les plus grandes difficultés sur les 50 premiers milles et demande de concentrer sur cette partie de sa voie les subventions. Pour tout dire, le Ottawa-Gatineau veut \$6.000 le mille pour les 60 premiers milles. Le gouvernement serait sans doute imprudent de créer un tel précédent, mais il trouve une autre solution. Par une loi de 1884, il fait accorder \$3.200 le mille aux Ottawa-Gatineau et au Colonisation-d'Ottawa, pour 50 autres milles, entre Kazabazua et le Désert (45) et en 1886 il prend la totalité des subventions sur les deux sections de 50 milles (\$160.000 plus \$160.000 égalent \$320.000), et les attribuent en bloc au 70 premiers milles, ce qui signifie, en bref, une aide de \$5.161 le mille (46). Malgré toutes ces subventions, la compagnie n'a toujours pas commencé ses travaux de construction, car elle attend de Québec la désignation des terres qui lui reviendront.

Pressé par le Ottawa-Gatineau de désigner précisément les terres qui lui seront données, J.J. Ross répond sèchement que le gouvernement exécutera strictement les résolutions du Parlement (47). De fait, Québec a pour politique de ne pas payer les coûts de l'arpentage des terres à moins que les compagnies ferroviaires bénéficiaires ne soient déjà en mesure de les réclamer. Quand il devient président de la compagnie en 1886,

45 - Mémoire des deux compagnies à C. Tupper, Ottawa 17 mars 1884, dans Sess Pap Can XVII, no 9, 1884, doc no 21f, p. 13-14. Voir aussi Dom 47 Vict ch 8, 1884.

46 - Dom 49 Vict ch 10, 1886.

47 - J.J. Ross à C.H. Mackintosh, Québec 23 février 1886, dans ANQ Cdf tir 33.

H.J. Beemer conclut les arrangements nécessaires pour que commencent les travaux de construction. La compagnie se tourne aussitôt vers Québec pour obtenir une augmentation des subventions, et en 1887, elle nomme François Langelier pour la représenter auprès du gouvernement provincial. Dans un mémoire de septembre 1887 qu'il soumet en personne au Conseil exécutif, Langelier affirme qu'en ouvrant à la colonisation la vallée de la Gatineau, le Ottawa-Gatineau sera complémentaire du Montréal-Occidental (voir plus haut), qui doit aussi ouvrir une région au nord-ouest de Montréal. Ces deux chemins de fer aspirent à devenir des maillons dans une voie parallèle au Saint-Laurent, mais à l'intérieur des terres, appelée à rejoindre un jour l'extrémité nord du Ottawa-Gatineau à l'extrémité nord du Québec-Lac-Saint-Jean, constituant ainsi une ligne qui réduira grandement la distance entre l'Atlantique et l'Ouest. Le Ottawa-Gatineau, selon Langelier, coûtera plus cher à construire que le Montréal-Occidental, alors que celui-ci jouit d'une subvention fédérale de \$5.161 le mille et provinciale de \$5.000 le mille. Langelier réclame donc de Québec une aide égale à celle d'Ottawa (48). Le gouvernement provincial fait droit à cette requête et promet \$5.161 le mille pour 62 milles (49).

48 - F. Langelier au Conseil exécutif, Québec 30 septembre 1887, dans ANQ Cdf tir 33.

49 - Requête de la compagnie, signée par H.J. Beemer, le 23 novembre 1887; J. McShane à Beemer, Québec 14 décembre 1887; Mercier à Beemer, Québec 24 avril 1888, dans ANQ Cdf tir 33.

Les plans, profils et livres de renvoi des 30 premiers milles sont déposés en mai 1888, mais les travaux tardent à commencer. Le député

A. Rochon s'en plaint; d'ailleurs:

L'année 1889 est très avancée et La Compagnie n'a pas encore commencé les travaux. La population qui est anxieuse d'avoir ce chemin de fer, est aujourd'hui persuadée qu'il ne se construira pas, et que rien ne fait prévoir qu'il se construise.

De plus, il paraît avéré que le nommé M. McIntosh, d'Ottawa, a encore de grands intérêts dans cette Compagnie et qu'il fera tout son possible pour empêcher la construction de ce chemin de fer (50).

Le député Rochon prétend que les colons de la Gatineau, désespérant de la construction du chemin de fer, se découragent et quittent la région. Il demande donc l'annulation de la charte du Ottawa-Gatineau, car d'autres compagnies pourraient commencer les travaux "immédiatement". L'année 1889 ne semble en effet rien produire. Pourtant, la compagnie voit grand et elle demande au gouvernement québécois s'il a l'intention de la subventionner au-delà du 75e mille, puisque sa charte l'autorise de construire jusqu'à la baie James. Si le gouvernement voulait bien désigner les terres qui reviendraient à la compagnie pour un tel tracé cette démarche permettrait "d'accélérer" les travaux de construction sur cette route d'une "valeur incalculable". Beemer en profite aussi pour demander en faveur du Colonisation-d'Ottawa \$5.000 et 5.000 acres le mille (51).

En septembre 1890, le Ottawa-Gatineau achève à peine de préparer les déblais et les remblais sur les 13 premiers milles en partant de Hull. Se plaignant des coûts de construction élevés, Beemer propose donc que les subventions des 5e et 6e sections soient reployées sur les deux premières:

-
- 50 - A. Rochon à P. Carneau, Hull 31 mai 1889, dans ANQ Cdf tir 33.
 - 51 - Beemer à Mercier, Québec 28 janvier 1890 et Beemer à Mercier, Montréal 18 janvier 1890, dans ANQ Cdf tir 33.

le lendemain, Mercier répond affirmativement à cette requête, et à la fin de 1890, le gouvernement inaugure une nouvelle forme d'aide aux compagnies, le reploiment (voir à ce sujet le chapitre premier de la thèse). Cette mesure, dit la loi, se "fait à raison de la nature dispendieuse des travaux à faire pour construire ces deux premières sections de ce chemin". Le résultat de tout ceci, c'est que la subvention provinciale sur les deux premières sections s'élève alors à \$10.322 le mille, plus 6.000 acres le mille (égal à \$2.100 le mille), plus la subvention fédérale de \$5.161 le mille, soit un grand total de \$17,583 le mille pour les 20 premiers milles de voie. Armé de cette aide, Beemer parvient à faire auprès de la Banque Jacques-Cartier, où il doit déjà \$100.000, un nouvel emprunt de \$50.000, à 8% (52).

Au début de 1891, les actionnaires de la compagnie donnent à H.J. Beemer des pouvoirs absolus pour conclure tous les arrangements financiers nécessaires afin d'assurer la construction de la voie. Mais les travaux ne semblent guère progresser, même si les deux premières sections de 10 milles chacune ouvrent en octobre 1891. Malgré des subventions énormes, Beemer n'arrive pas à tout payer, et en septembre 1891, il télégraphie d'urgence au gouvernement provincial de lui verser des subventions: "expect serious trouble with men as July, august (sic) wages unpaid". Beemer a toute l'attention du ministre G.-A. Nantel, qui a fait réunir spécialement le cabinet, à l'été de 1891, pour faire verser des fonds au Ottawa-Gatineau. Au début de 1892, toute la subvention de la troisième section est versée à

52 - Beemer à Mercier, 11 septembre 1890; Mercier à Beemer, Québec 12 septembre 1890; Beemer à Mercier, Montréal 25 septembre 1890; Mercier à A.L. de Montigny, Québec 26 septembre 1890, dans ANQ Cdf tir 33.

la compagnie, malgré l'état inachevé des travaux, le gouvernement se disant satisfait que le gouvernement fédéral retiendra sur la subvention fédérale des sommes suffisantes pour en assurer l'achèvement (53). En mai 1894, le Ottawa-Gatineau ouvre à la circulation toute la section entre le 20e et le 54e mille.

Les principaux bailleurs de fonds de Beemer sont la maison "Hanson Brothers" de Montréal, comme aussi Samuel Finlay, également de Montréal. Ces créanciers ont avancé \$257.401, prêts garantis par la totalité des subventions. En 1895, le Ottawa-Gatineau, qui paraît avoir complètement oublié le Colonisation-d'Ottawa et son projet de route entre Buckingham et Aylmer, émet \$1,8 million d'obligations, dont la moitié va au syndicat financier formé par Hanson Brothers et Samuel Finlay (54).

A l'automne de 1894, Beemer demande que le gouvernement provincial accorde \$5.161 et 6.000 acres le mille pour un autre 35 milles afin que le Ottawa-Gatineau se rende jusqu'à Maniwaki (Le Desert), et pour un prolongement au sud jusqu'à la gare de Hull (55). Une importante dispute de tracé marquera du reste le prolongement de la voie au nord (56). En

- 53 - Copie certifiée de la réunion des actionnaires du Ottawa-Gatineau tenue le 4 février 1891; Beemer telegr. Moreau, Montréal 11 septembre 1891; Garneau à Moreau, Pointe-au-Pic 31 juillet 1891 et Nantel telegr. Moreau, Montréal 17 février 1892, dans ANQ Cdf tir 33.
- 54 - Le texte de l'hypothèque garantissant les titres obligataires se trouve au Ministère de la consommation et des corporations, 1895, no 6958. Une copie de l'acte entre Beemer, le Ottawa-Gatineau, Samuel Finlay et les frères E. et Wm Hanson, le 7 juin 1894 dans ANQ Cdf tir 32.
- 55 - Beemer à Nantel, Québec 5 décembre 1894, dans ANQ Cdf tir 32.
- 56 - Sur la dispute au sujet du tracé, il existe un gros dossier, y compris la requête en faveur d'une route différente, datée de Bouchette 20 avril 1895, dans ANQ Cdf tir 32.

fait, le Ottawa-Gatineau ne dépassera pas Gracefield, car la ligne n'atteindra Maniwaki qu'en 1904, ce prolongement étant l'oeuvre du Pacifique-Canadien. Le pont Interprovincial est une autre entreprise qui intéresse beaucoup le Ottawa-Gatineau. Ce lien entre Hull et Ottawa est indispensable, et il est construit conjointement par le Ottawa-Gatineau et le Jonction-Pontiac-Pacifique. Il ouvrira au début du siècle.

En 1901, le Ottawa-Gatineau prend le nouveau nom de Ottawa-Nord-Occidental, désignation qu'il conservera même après sa fusion au Jonction-Pontiac-Pacifique en 1902, alors que la nouvelle société est louée pour 999 ans au Pacifique-Canadien. Les voies louées comprennent les 60 milles entre Hull et Gracefield, construits par le Ottawa-Gatineau, les 80 milles entre Hull et Waltham, construits par le Jonction-Pontiac-Pacifique, enfin le pont Interprovincial (57).

Mais revenons au Jonction-Pontiac-Pacifique, une compagnie constituée en 1880 dont l'origine, durant les années soixante-dix, remonte aux machinations quixottiques de Hugh Allan qui rêve de capter pour Montréal tous les bénéfices du commerce de l'Ouest. Il s'est emparé du Colonisation-Nord-Montréal qu'il veut prolonger jusqu'à la rivière Creuse, cet élargissement de la rivière des Outaouais. Le projet passe aux mains du gouvernement québécois en 1875. En 1877, il envoie des ingénieurs faire des explorations pour la tracé d'une voie ferrée entre Aylmer et Quio (sic). A cette époque, le gouvernement songe effectivement à prolonger le QMOO jusque dans le Pontiac. L.R. Church, le député de Pontiac, soutient

57 - Le texte du bail se trouve au Ministère de la consommation et des corporations 1902, no 2740.

vigoureusement ce dessein, citant à toute occasion les promesses antérieures des gouvernements provinciaux et mettant en cause leur bonne foi (58). Les habitants de la région, qui envoient une délégation à Québec le 3 avril 1879, ne manquent pas de souligner les avantages d'un tel chemin de fer: les "avantages patriotiques" de la colonisation, de l'exploitation forestière et minière, de l'agriculture, mais aussi une route de 25 milles plus courte que toute autre entre l'Ouest et l'est du pays. L'ingénieur Kingsford suggère de compléter la ligne jusqu'à Pembroke où elle pourrait se raccorder au Canada-Central (59).

En 1880, le gouvernement fédéral constitue la Compagnie de Chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique (désormais: Jonction-Pontiac-Pacifique), avec le pouvoir de construire entre Hull et le Pontiac, et aussi d'ériger sur la rivière des Outaouais un pont qu'elle décidera en 1882 de construire au confluent de cette rivière et de la rivière Coulonge (60). Dès 1880, les municipalités de la région prient les gouvernements d'aider financièrement l'entreprise, le comté de Pontiac donnant l'exemple par une subvention de \$100.000 en titres obligataires (25 ans, 6%) remis entre les mains du gouvernement québécois pour être distribués à la compagnie selon le progrès de ses travaux (61). Québec, en 1881, vote \$6.000 le mille pour 85 milles en faveur de l'entreprise,

58 - Pour un long païdoyer qui reprend toutes les démarches antérieures, voir L.R. Church à H.-G. Joly, Montréal 12 avril 1879 dans ANQ Cdf tir 9.

59 - "Memorandum", Fort-Coulonge 12 avril 1879, et George Bryson à Joly, Fort-Coulonge 12 avril 1879, dans ANQ Cdf tir 9.

60 - La firme "Carter, Church, Chapleau & Bumstead" au Commissaire des travaux publics, Montréal 11 février 1880; C.N. Armstrong à J.S.C. Wurtèle, Montréal 2 juin 1884, dans ANQ Cdf tir 9.

subvention que la compagnie demande de convertir en garantie d'intérêts sur ses titres obligataires (62).

La vente des obligations est confiée à C.N. Armstrong qui ne parvient toutefois pas à les écouler et qui, en 1884, demande la révocation de la garantie d'intérêt donnée en 1882 (63). De plus, le gouvernement d'Ottawa offre alors \$3.200 le mille pour toute la distance entre Hull (ou Aylmer) et Pembroke, pourvu que la compagnie érige son pont dans les environs de Lapasse. Une requête de la compagnie, endossée par quatre-vingt-un députés et trois sénateurs, demande également une subvention fédérale pour la construction d'un pont, mais à l'ouest de Lapasse. Toutefois, le gouvernement fédéral obligera la compagnie à construire son pont à Lapasse ou à l'est de cet endroit (64).

Les travaux se poursuivent en 1884 et en 1885 de sorte que la voie ouvre jusqu'à Shawville (36,8 milles) en mars 1886, et jusqu'à Coulonge (total de 50,3 milles) en novembre de la même année. Au début de 1887, 61 milles de voie sont ouverts (65). Dans ce cas, le contracteur C.N. Armstrong, qui nous a habitué à pire, semble se surpasser.

Au cours de 1887, la compagnie agite même l'idée de prolonger sa voie jusqu'à Sault-Sainte-Marie, à l'ouest, ce qui permettrait un raccordement avec le Pacific Northern et sa voie jusqu'au Pacifique. Par

62 - Voir le texte des diverses requêtes et aussi les copies des arrêtés en conseil du 18 février 1882 et du 19 avril 1882, dans ANQ Cdf tir 9.

63 - C.N. Armstrong à J.S.C. Wurtèle, Montréal 2 juin 1884; L.R. Church à Wurtèle, Montréal 2 juin 1884; J.S.C. Wurtèle à E.J. Flynn, Québec 14 juin 1884, dans ANQ Cdf tir 9.

64 - George Bryson à Charles Tupper, Ottawa 8 février 1884, dans Sess Pap Can XVII. no 9, 1884 doc no 21f, p. 10. Voir aussi Dom 47 Vict ch 8, 1884.

65 - Poor's 1888, p. 992.

un accord avec le Canada-Atlantique et le Vermont-Central, le Jonction-Pontiac-Pacifique pourrait devenir un maillon dans une autre route transcontinentale. Au préalable, deux éléments manquent à ce maillon: un pont sur la rivière des Outaouais d'une part, et une ligne entre Aylmer et Hull d'autre part. Le Jonction-Pontiac-Pacifique tente en vain d'acheter la section Aylmer-Hull de l'ancien QMOO, tronçon parfaitement inutile que le Pacifique-Canadien ne semble garder que pour empêcher les autres de s'en servir (66).

Au cours de 1888, de nombreuses réclamations contre la compagnie parviennent à Québec. Le maire de Bryson, mécontent de cette ligne qui ne passe même pas dans son village, le chef-lieu du comté, demande l'intervention de la province (67). Néanmoins, la compagnie obtient en 1888 des subventions pour la construction de son pont et pour l'achat ou la construction d'un tronçon entre Aylmer et Hull. Le Jonction-Pontiac-Pacifique sollicitera également l'aide de Québec pour le pont et le tronçon (68). En 1892, la compagnie soumet les documents nécessaires pour la construction de 14 autres milles de voie, ce qui l'amènera en face de Pembroke, et pour une dizaine de milles entre Aylmer et Hull. En 1893, le gouvernement provincial met la compagnie en demeure de compléter ces 24 milles de voie sous peine de perdre ses subventions, ce qui produit l'effet voulu (69).

66 - Rapport du Ministre des travaux publics, dans D.S.Q., vol 20, 1887, doc no 2.

67 - Henry Porteous au Commissaire des travaux publics, Bryson 23 novembre 1888, dans ANQ Cdf tir 9.

68 - L.R. Church à Nantel, Montréal 4 juin 1892 dans ANQ Cdf tir 9. Aussi H. Mercier à J. Poupore, Québec 6 décembre 1890, dans ANQ Cdf tir 47.

69 - H. L. Maltby à Nantel, Montréal 28 août 1892 et tous les autres documents relatifs à cette question, dans ANQ Cdf tir 8.

Les travaux n'avancent cependant que lentement, et en 1895, Beemer se trouve à nouveau en difficulté avec ses ouvriers. Il y a alors imminence de grève. W. Dale Harris télégraphie à G.-A. Nantel pour l'informer:

For more than a month it has only been my personal influence over them which has prevented a public disturbance being made.

Meanwhile the enemies of the railway as well as the enemies of Government have been trying to make political capital out of the delay and are still doing all they can to induce the men to strike and to tie up the road (70).

La compagnie, qui trouve si commode d'identifier ses intérêts à ceux du gouvernement, craint apparemment l'éclatement de troubles qui conduiraient à une enquête et à un scandale puisqu'elle a mis, pour la septième section, certains comptes d'exploitation au compte de la construction. Le menace de grève dure tout le mois de mars.

Le pont de Pembroke ne sera pas construit, finalement. En 1893, la compagnie se concerte avec le Ottawa-Gatineau pour construire le pont Interprovincial, entre Hull et Ottawa.

En 1902, le Jonction-Pontiac-Pacifique se fusionne au Ottawa-Nord-Occidental (l'ancien Ottawa-Gatineau) sous le nom de ce dernier. Aussitôt, la nouvelle société passe dans le réseau du Pacifique-Canadien pour 999 ans. Cette dernière acquisition complète l'expansion de la compagnie dans l'ouest du Québec. Bien que conçue au départ comme un élément possible dans une grande voie ferroviaire jusqu'à l'Ouest, le Jonction-Pontiac-Pacifique se dégrade au rang d'un tributaire régional quand il construit son pont sur l'Outaouais non pas au nord, mais au sud, à Ottawa. A partir de ce moment, la ligne ne peut être autre chose qu'une voie régionale servant la métropole régionale d'Ottawa.

70 - W. Dale Harris à Nantel, Québec 2 mars 1895, dans ANQ Cdf tir 8.

Conclusion

Ces quatre voies ferrées, le Colonisation-Témiscamingue, le Montréal-Ottawa, le Montréal-Occidental, le Ottawa-Nord-Occidental viennent donc agrandir, entre 1891 et 1902, le réseau du Pacifique-Canadien dans l'ouest de la province. Elles constituent des tributaires aux voies principales de la compagnie. Elles ont en commun, si on exclut le Montréal-Ottawa, une préoccupation nette avec la colonisation et l'ouverture de nouvelles zones de peuplement et d'exploitation forestière et minière. Elles connaissent toutes des ennuis financiers avant d'être absorbées par le Pacifique-Canadien.

Le Colonisation-Témiscamingue présente deux traits intéressants: d'abord le fait d'être, au départ, l'oeuvre d'une Société de colonisation, ensuite la présence du clergé qui joue un rôle important dans la promotion de l'entreprise. Ainsi, cette ligne atteste l'intérêt que le clergé porte à la colonisation et le soutien qu'il ne manque jamais de donner aux voies ferrées susceptibles d'encourager cette grande oeuvre nationale et religieuse. Pour favoriser le développement du Témiscamingue, la Société de colonisation du lac Témiscamingue, encouragée par l'archevêque d'Ottawa et soutenue par des prêtres-colonisateurs oblats, lance le projet d'un chemin de fer pour relier Mattawa au Témiscamingue. Après des débuts pénibles, la voie n'est terminée que par le Pacifique-Canadien après 1891.

En venant de l'ouest, le Pacifique-Canadien possède deux voies d'accès à Montréal: une première arrivant de Toronto, une deuxième venant d'Ottawa à travers l'ouest du Québec. Mais il acquiert dans la dernière décennie du XIXe siècle, une route directe entre Montréal et Ottawa quand il prend possession du Montréal-Ottawa. Cette société se proposait au début de relier

Vaudreuil à Ottawa. Elle aussi peut compter sur des appuis cléricaux, notamment de la part des prêtres du Collège Bourget, à Rigaud, qui souhaitent la construction de cette ligne pour les sortir de leur isolement. Les autorités du collège font pression auprès de Mercier pour qu'il vienne en aide à la compagnie. Ayant de justesse échappé au contrôle du Grand-Tronc, le Montréal-Ottawa passe au réseau du Pacifique-Canadien en 1891.

Le Montréal-Occidental est une voie ferrée qui prolonge vers le nord, à travers les Laurentides, l'embranchement de Saint-Jérôme. La ligne finira par atteindre au nord Sainte-Agathe, puis Labelle. La compagnie prétend succéder au Colonisation-Nord-Montréal et réclame à grand cri des subventions. Elle se définit comme une voie de colonisation et se présente comme l'équivalent, dans la vallée de l'Outaouais, du Québec-Lac-Saint-Jean. Malgré plusieurs subventions et reploiements, la voie n'est pas en mesure de vivre séparément. Le Pacifique-Canadien exploite donc chaque section de la voie à mesure qu'elle est ouverte à la circulation.

Le Ottawa-Nord-Occidental a réuni en 1902 les deux lignes du Ottawa-Gatineau et du Jonction-Pontiac-Pacifique. Ces deux entreprises se proposaient d'ouvrir des régions au nord et à l'ouest de Hull respectivement. En 1902, le Ottawa-Nord-Occidental est loué au Pacifique-Canadien pour 999 ans.

Ces compagnies du Pacifique-Canadien, au début du XXe siècle, forment donc dans l'ouest du Québec, un important réseau de voies ferrées, le seul de la région.

CHAPITRE IX

LES EMBRANCHEMENTS DU PACIFIQUE-CANADIEN

SUR LA RIVE SUD

Le grand duel opposant, à la fin du XIXe siècle, les deux principales sociétés ferroviaires canadiennes, se transporte maintenant dans la région au sud du fleuve Saint-Laurent. Ayant établi, durant les années quatre-vingt, une ligne directe reliant Montréal et les Maritimes, le Pacifique-Canadien cherche, au cours des décennies suivantes à greffer sur cette artère un ensemble de lignes pour le mettre en état de concurrencer efficacement le Grand-Tronc ou tout autre rival qui se présenterait dans la région. Nous retraçons dans le présent chapitre les étapes de cette expansion, jalonnée par l'acquisition de plusieurs compagnies différentes.

I - Le Sud-Est (Montréal-Atlantique)

Dans l'histoire du Sud-Est, la trame de fond se compose de nombreuses difficultés de construction et de financement. Au début, l'entreprise absorbe deux autres compagnies, le Richelieu-Drummond-Arthabaska et le Jonction-Lac-Champlain-Saint-Laurent, ce qui ne l'empêche pas, loin de là, de connaître d'insurmontables problèmes financiers. Incapable de payer l'intérêt sur ses titres obligataires, le Sud-Est tombe entre les mains des obligataires, parmi lesquels le Pacifique-Canadien occupe une place prééminente. Les créanciers se forment alors en société, sous la raison de Montréal-Atlantique, pour prendre en main les affaires troubles du Sud-Est.

Le Richelieu-Drummond-Arthabaska (désormais: RDA) entre le premier en scène. Formée, en 1869, la compagnie vise à ouvrir, dans la région de

Drummondville, et au moyen d'un chemin à lisses de bois, de nouvelles zones de colonisation. Selon le projet initial, le RDA doit construire trois sections de voie ferrée rayonnant depuis Drummondville: la première jusqu'à l'embranchement d'Arthabaska à l'est, une autre vers la voie principale du Grand-Tronc à l'ouest, enfin une troisième jusqu'à Sorel au nord-ouest (Voir la carte XXIII). Le député de Drummond-Arthabaska, E.J. Hemming, devient le principal promoteur de cette entreprise, obtenant en faveur du projet l'appui des conseils municipaux et de personnalités comme L.-A. Sénécal, C. Dunkin et T. McCarthy (1). Forte de ces appuis, et surtout de la subvention du gouvernement provincial, la compagnie confie la construction de sa voie, en vertu d'un contrat daté du 22 septembre 1870, à L.-A. Sénécal. Cet entrepreneur se fait payer \$5.000 le mille, à même les fonds suivants: \$99.000 en subventions provinciales, \$100.000 en obligations de la municipalité du comté de Drummond, \$40.000 en titres de la ville de Sorel, et finalement en souscriptions privées évaluées à \$30.000 (2).

A la fin de 1871, le RDA ouvre une ligne de 48,9 milles entre Sorel et L'Avenir (3). Cette voie en lisses de bois est la deuxième du genre dans la province.

1 - M. Hamelin, Les premières années du parlementarisme québécois 1867-1878, p. 104.

2 - "Synopsis of statutes referring to the Richelieu Drummond & Arthabaska Railway from 1869 to 1875 inclusive — Also information collected on the spot and not embodied in the report", un document anonyme, s.l.s.d., 3 pages, dans ANQ Cdf tir 25.

3 - Rapport de Pierre Gauvreau, le 12 décembre 1871, dans D S Q 1875, doc no 11, p. 3; copie de l'arrêté en conseil 28, le 19 janvier 1872, dans ANQ Cdf tir 25.

LE SUD-EST ORIGINAL

..... SECTION CONSTRUITE APRES LA FUSION

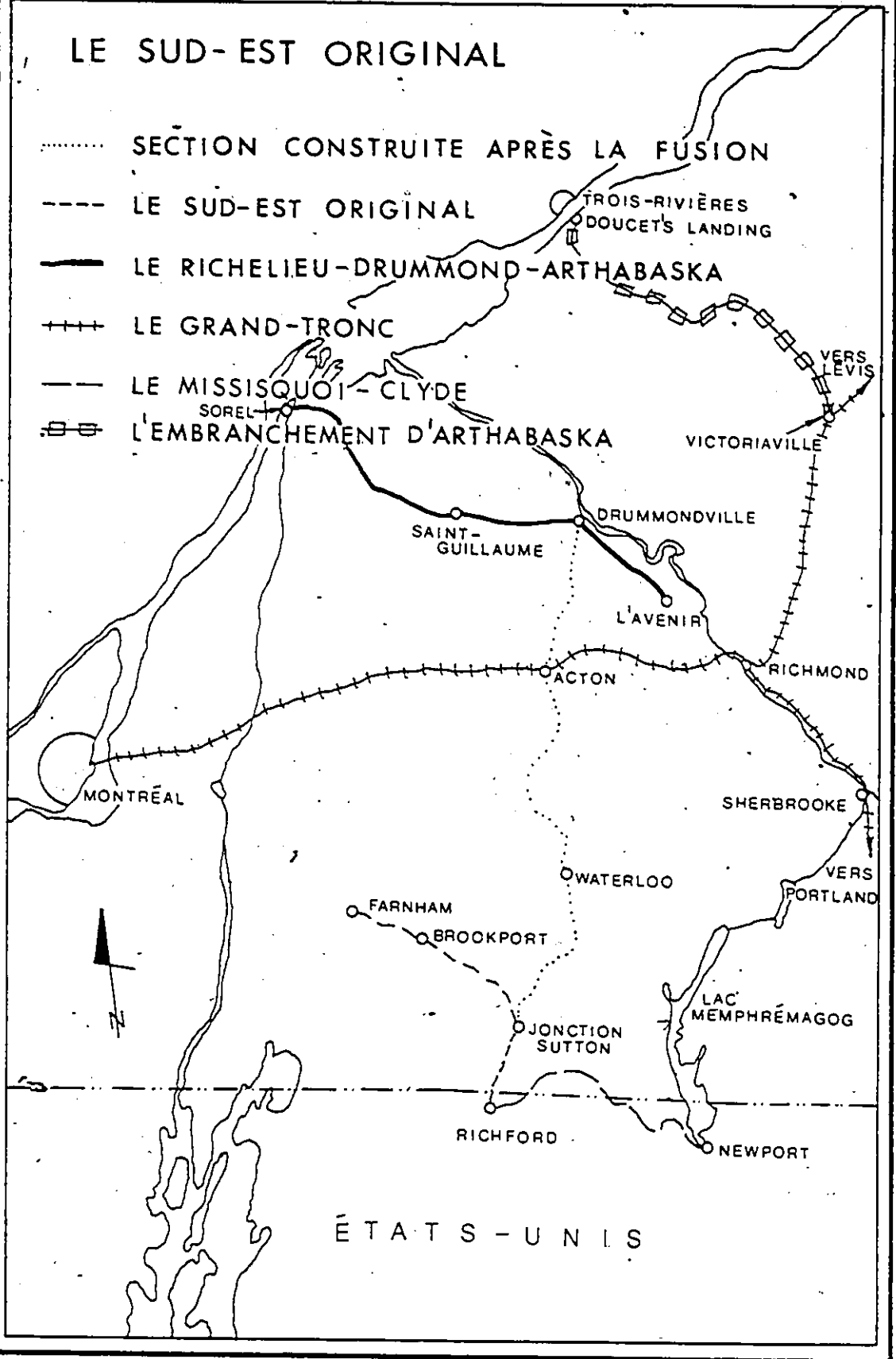
---- LE SUD-EST ORIGINAL

— LE RICHELIEU-DRUMMOND-ARTHABASKA

++++ LE GRAND-TRONC

— LE MISSISQUOI-CLYDE

⊠⊠ L'EMBRANCHEMENT D'ARTHABASKA



Quant à la Compagnie du chemin de fer de jonction des comtés du Sud-Est, elle naît en 1866. Sa loi constitutive l'autorise à construire une voie entre la frontière américaine, dans le township de Potton, et le chemin du Stanstead-Shefford-Chambly (Voir, pour cette compagnie, le chapitre III). Une première section, entre la frontière et Farnham-Ouest, ouvre en 1871 (4). Dès lors se prépare la fusion de l'entreprise avec le RDA, union qui survient en 1872 sous le nom de Compagnie du chemin de fer du Sud-Est (désormais: Sud-Est). La nouvelle société s'engage à mettre en exploitation les lignes projetées par les deux entreprises antérieures, ce qui la porte aussitôt à chercher des subventions. La voie du RDA, construite en bois, est déjà tombée en abandon.

En 1874, Québec accorde \$2.500 le mille en subventions pour la section entre Sorel et L'Avenir, et la compagnie confie à Sénécal la construction de cette voie. D'après le contrat du 4 septembre 1875, le contracteur doit mettre en service une ligne depuis Sorel jusqu'à la voie du Grand-Tronc, à cinq milles au-delà de Acton. Ce tracé traverse Drummondville, mais il ignore la partie de l'ancien RDA située entre Drummondville et L'Avenir (Voir la carte XXIII). En paiement, Sénécal reçoit toutes les subventions, provinciales ou municipales, auxquelles le Sud-Est aura droit pour cette section (5). Au même moment, Sénécal obtient de A.B. Foster le contrat de construction de la partie sud de la voie (l'ancien Jonction-des-Comtés-du-Sud-Est). Sur la section entre Sorel et Drummondville, cependant, la qualité des travaux ne donne pas satisfaction à l'ingénieur-inspecteur de

4 - Com Cdf, Registres de correspondance, dans APC RG 46, vol I, p. 103-104.

5 - Copie certifiée du contrat, dans ANQ Cdf tir 25. Voir aussi W.W. Lynch à J.G. Robertson, Knowlton 22-mars 1874, dans "Réponse. Adresse du 25 janvier 1875", D S Q 1875, doc no 11, p. 5-6.

la province. Il écrit:

The road in question, is not only not first class, but I suppose from having been at first designed for a wooden structure and lighter Rolling stock, than is in general use, is of a more than ordinary, light and temporary description... There is not a yard of masonry in the portion of the road examined. The small streams being passed with round Log openings of the most primitive description.

The larger streams...are passed with Trestle work of a comparatively unsubstantial nature (6).

L'inspection révèle de plus que la voie git souvent à un niveau plus bas que le sol. La compagnie s'adresse aussitôt au ministre Garneau pour l'inciter à "presser un peu M. Light de faire son rapport", et lui dire que le Sud-Est "attend le chèque avec grande impatience". Il attendra plus de deux mois (7). Sénécal devait recevoir \$15.000 à même cette subvention qui ne s'élève finalement qu'à \$13.831, laissant donc le contracteur en droit de réclamer \$1.168 du Sud-Est.

Les travaux mentionnés plus haut sont exécutés sur la section Sorel-Drummondville (36,5 milles) et Drummondville-Acton (6,5 milles), mais le Sud-Est ne reconstruit pas la section Drummondville-L'Avenir (Voir la carte XXIII). Sur la partie sud de la ligne, l'histoire de la compagnie est encore plus confuse. Poor's écrit à ce sujet: "it's affairs were, at that time, and are now in such a condition that it is impossible to give information as to its finances" (8). La compagnie est tellement dépourvue

-
- 6 - A.L. Light à P. Garneau, Québec 15 octobre 1875; voir aussi M. Mathieu télégr. Boucherville, 6 octobre 1876; Joseph O'Halloran au Lieutenant-gouverneur, Montréal 6 octobre, 1875, dans ANQ Cdf tir 25.
 - 7 - M. Mathieu à P. Garneau, Sorel 19 octobre 1875; copie de l'arrêté en conseil 401, le 29 décembre 1875; M. Mathieu à A.-R. Angers, Sorel 19 mai 1876, dans ANQ Cdf tir 25.
 - 8 - Poor's Manual 1876-1877, p. 875.

d'argent qu'elle doit même louer son tronçon entre la frontière et Franham-Ouest à deux compagnies américaines (Connecticut & Passumpsic et Boston-Concord-Maine) auxquelles le Sud-Est doit \$162.068. Pour se sortir de son impasse financière et achever la construction de l'ensemble de la voie, les actionnaires décident en 1878 de reposer sur la voie principale, entre Sutton et Sorel, la subvention votée antérieurement pour la section entre Drummondville et l'embranchement d'Arthabaska (Voir la carte XXIII). Le Sud-Est ayant accepté de restituer aux townships de Wendoover et de Simpson une somme de \$15.000, le gouvernement provincial accepte les propositions de la compagnie.

Les travaux de construction se poursuivent en 1876 pour relier Acton à Sutton. A deux reprises durant cette année, en juillet et en août, le gouvernement provincial doit secourir le contracteur Sénécal et lui avancer des sommes de \$5.000 (9). Une dispute oppose d'ailleurs le Sud-Est et son contracteur qui prétend avoir droit à toutes les subventions gouvernementales, alors que la compagnie en a transporté une partie à une autre personne ("voilà leur bonne foi", s'exclame Sénécal!). Sénécal s'inquiète du salaire de ses ouvriers qui

...n'ont pas été payés depuis déjà longtemps à l'exception de quelques acomptes que j'ai reçus du gouvernement. Ces pauvres gens sont dans la misère la plus grande et plusieurs sont déjà dans les mains des Huissiers et un plus grand nombre à la veille de l'être et cela en partie, pour payer la taxe que le Comté a mis sur eux pour payer le chemin de fer (10).

Ce cri d'alarme produit l'effet voulu: le lendemain, le ministre responsable envoie Edward H. Nesbitt à Sorel, avec \$15.000, pour verser

9 - Copie des arrêtés en conseil 270 du 28 juillet 1876 et 304 du 24 août 1876, dans ANQ Cdf tir 25.

10 - L.-A. Sénécal à Boucherville, Québec 21 septembre 1876, dans ANQ Cdf tir 25.

le salaire des ouvriers. Peu après, un comité d'arbitrage décide que la compagnie doit \$42.441 à Sénécal, moins le \$15.000 payé aux ouvriers. Le contracteur reçoit son argent à la fin d'octobre 1876 (11).

Dans les environs de Drummondville, la décision de la compagnie d'abandonner la section Drummondville-L'Avenir mécontente fortement les municipalités et les habitants de la région. Des députés comme W.J. Watts se plaignent amèrement de l'abandon de ce tronçon dont les anciens rails de bois sont pourris et sur lequel aucun train ne circule depuis des années (12). Les municipalités à l'est de Drummondville reprennent alors leur campagne pour convaincre la compagnie de construire la voie telle qu'initialement conçue (13). Watts réclame donc une subvention de \$4.000 le mille pour la section en cause. A Québec, le député W.W. Lynch est le porte-parole du Sud-Est, dont le président est alors C. Dunkin. Le manque d'intérêt de la compagnie pour une ligne très locale dans l'Estrée s'explique surtout par le fait qu'elle est devenue un chaînon entre plusieurs lignes américaines d'une part, et Montréal d'autre part.

En 1879, le Sud-Est achève une première phase d'expansion. Il ouvre alors l'ensemble de sa voie qui comprend trois parties: une première

-
- 11 - J. O'Halloran à Boucherville, Cowansville 30 septembre 1876 et copies des arrêtés en conseil 328 du 22 septembre 1876, 365 du 28 octobre 1876; aussi E.H. Nesbitt à E. Gagnon, Québec 26 octobre 1876, dans ANQ Cdf tir 25.
 - 12 - W.J. Watts à Boucherville, Québec 28 novembre 1876, dans ANQ Cdf tir 25.
 - 13 - Mémoire de la municipalité de Wickham, le 23 avril 1878 et la copie du procès-verbal d'une réunion de la municipalité de Drummond; aussi, la requête du Sud-Est au Lieutenant-gouverneur, Montréal 22 juillet 1879 et J. McCaig à J.-A. Chapleau, Wickham 16 février 1880; enfin la requête des citoyens de L'Avenir, le 15 mai 1888, dans ANQ Cdf tir 25.

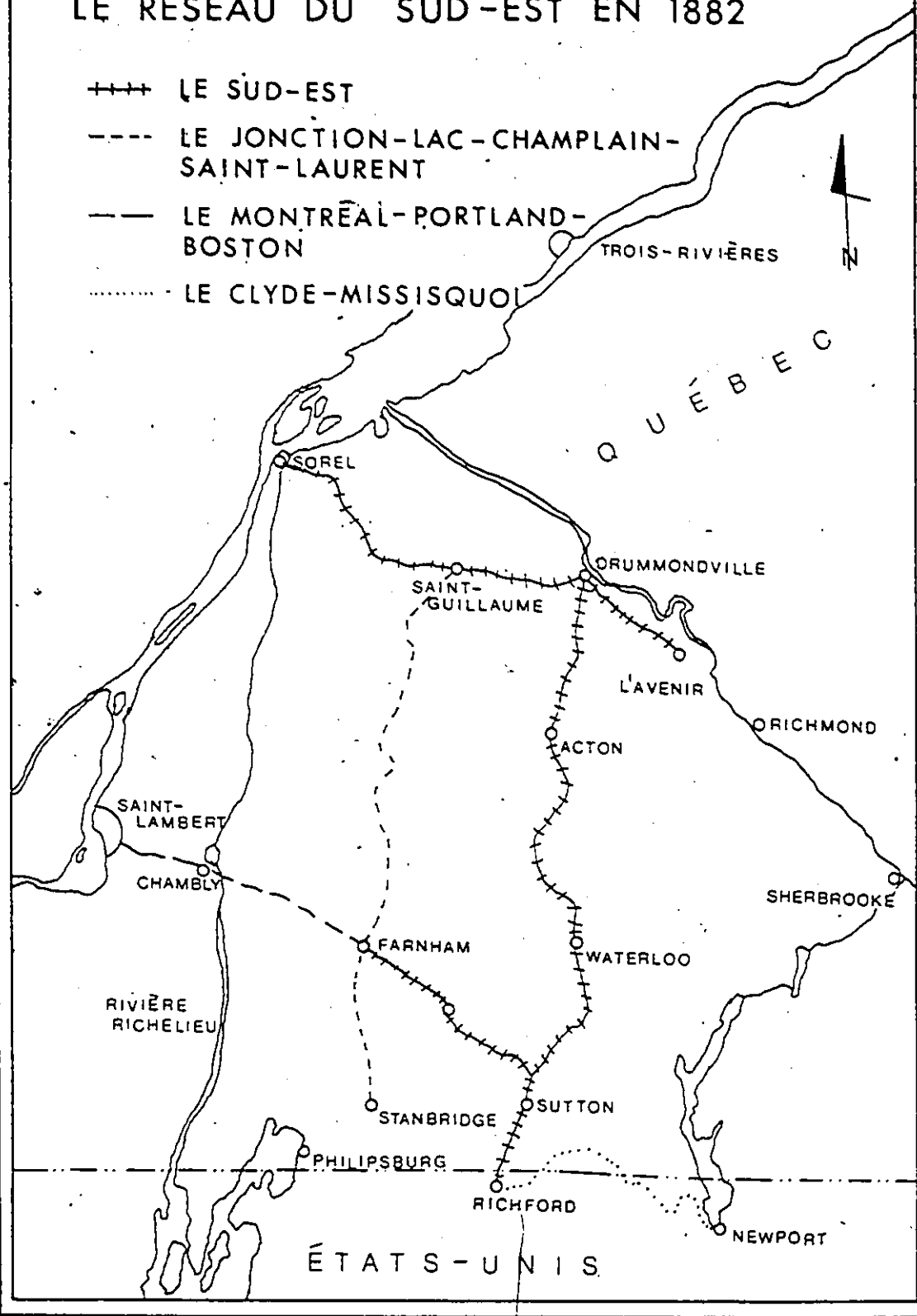
section de 54 milles entre Sorel et Acton, une deuxième de 43 milles entre Acton et Sutton, et une dernière de 44 milles entre Farnham-Ouest et la frontière (Voir la carte XXIII). A Waterloo, la compagnie peut se raccorder au Stanstead-Shefford-Chambly et donc profiter d'un accès à Montréal. Mais le Sud-Est trouve une solution qui paraît plus heureuse quand il loue, en 1880 (ou 1881?), la section nord du Montréal-Portland-Boston, entre Farnham-Ouest et Saint-Lambert (Voir la carte XXIV) (14). Cette acquisition met le Sud-Est en concurrence directe avec le Grand-Tronc pour le fret entre Montréal et la côte atlantique. De plus, le Sud-Est a fait en 1879 des arrangements pour se raccorder au QMOO, la ligne du gouvernement provincial, au moyen d'un pont de glace qui permet aux locomotives et aux wagons de traverser le Saint-Laurent sur des rails posés directement sur la glace. Ce pont est construit à deux reprises, durant les hivers 1879-1880 et 1881-1882. L'échange de trafic avec le QMOO peut se faire soit à Hochelaga, soit à Berthier-Sorel.

A la même époque, et pour des raisons évidentes, le Sud-Est s'intéresse vivement au chemin de fer et tunnel de la Rive sud (South Shore Railway and Tunnel Company), mais ce projet, féroce ment combattu par le Grand-Tronc soucieux de protéger le monopole que lui assure le pont Victoria, est abandonné peu après avoir été lancé. Cet échec n'empêche pas le Sud-Est de poursuivre son expansion, puisqu'il acquiert, le 1er janvier 1881, le Jonction-Lac-Champlain-Saint-Laurent (désormais: JLCSL), une ligne de 62 milles entre Saint-Guillaume, sur la section nord du Sud-Est, et Farnham-Ouest, où se fait un raccordement au Montréal-Portland-Boston,

14 - Rapport de A.L. Light du 1er octobre 1881 et le rapport du 16 octobre 1881, dans ANQ Cdf tir 26.

LE RÉSEAU DU SUD-EST EN 1882

- ++++ LE SUD-EST
- LE JONCTION-LAC-CHAMPLAIN-
SAINT-LAURENT
- LE MONTRÉAL-PORTLAND-
BOSTON
- LE CLYDE-MISSISQUOI



et finalement jusqu'à Stanbridge sur la frontière américaine (Voir la carte XXIV). Le Missisquoi-Clyde est une autre ligne louée par le Sud-Est. Celui-ci possède en 1882, au total, un réseau de 260 milles, en comptant les 12 milles abandonnés entre Drummondville et L'Avenir. La compagnie ajoute une dernière plume (un peu défraîchie, il est vrai) à son chapeau en louant, pour une période de 21 ans, le Montréal-Sorel. De fait, ce bail, signé en 1882, prendra fin en 1889 quand le Grand-Oriental parviendra à reprendre possession de la ligne louée (15). On voit donc que le Sud-Est dispose, durant les années quatre-vingt, d'un réseau d'une certaine importance.

Le principal actionnaire du Sud-Est, Bradley Barlow, ayant échoué dans ses tentatives d'emprunter de l'argent et ayant fait faillite, la compagnie n'arrive pas à payer les intérêts sur ses obligations. Le Pacifique-Canadien, justement, a prêté \$1,25 million et obtenu en garantie \$1,75 million en obligations. Il fait donc saisir les propriétés du Sud-Est en exécution de l'hypothèque garantissant les intérêts. Barlow tente en vain d'intéresser le Grand-Tronc à son entreprise. C'est ainsi qu'en 1883, les obligataires prennent possession de la ligne du Sud-Est qu'ils font gérer par trois syndics (trustees) (16). Désormais, ce réseau en faillite tourne dans l'orbite du Pacifique-Canadien qui fait constituer, en 1891, une nouvelle compagnie, le Montréal-Atlantique, pour prendre en main les affaires du Sud-Est. Dans la nouvelle société, le Pacifique-Canadien détient 67,5% des actions (17).

15 - Monetary Times, 28 janvier 1881, p. 861, 28 février 1881 p. 995.
Poor's Manual 1884, p. 968 et 1883, p. 989.

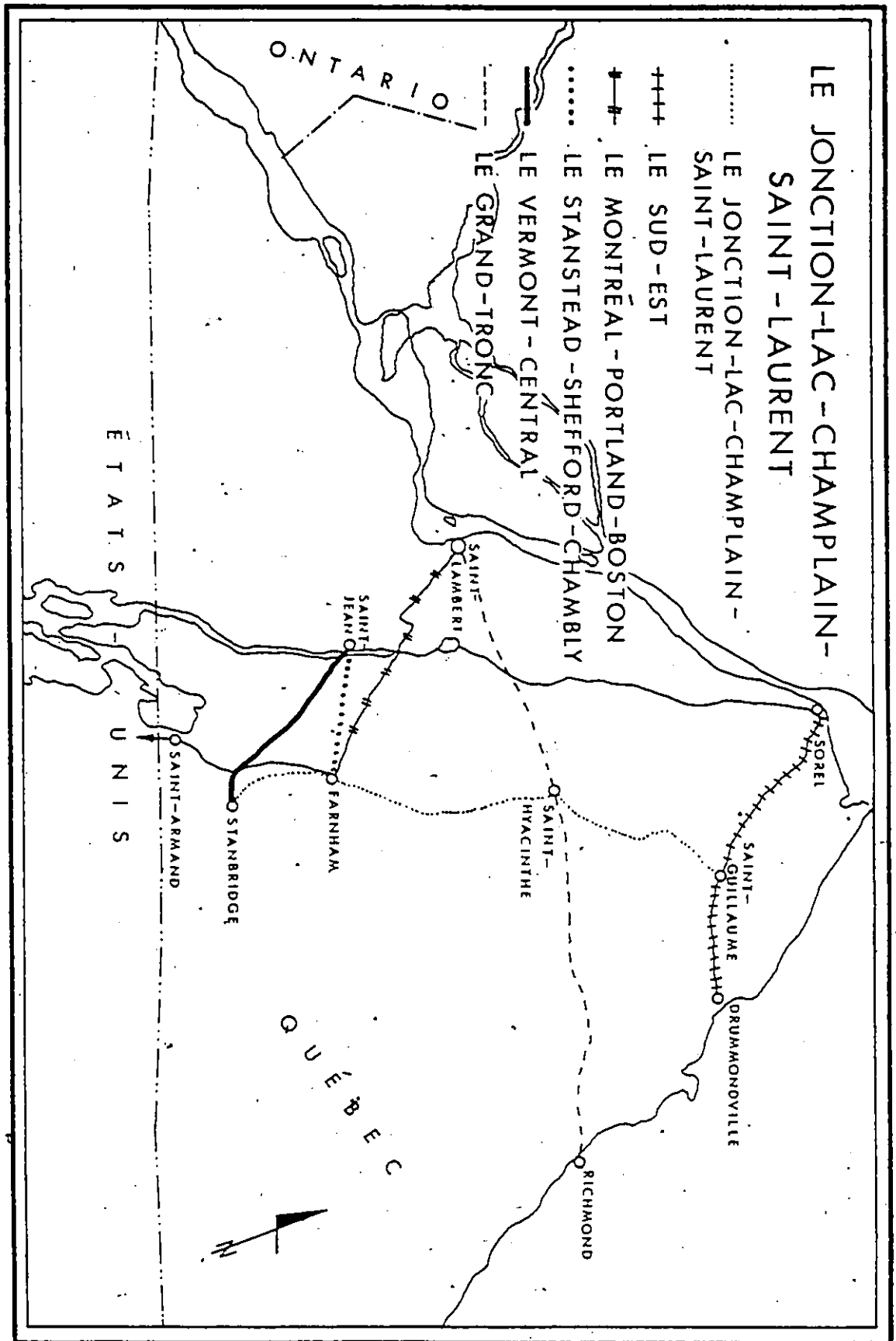
16 - Monetary Times 10 août 1883, p. 155 et Poor's Manual, 1884, p. 968 et 1887, p. 930.

17 - Le document des obligataires approuvant cette prise en charge par le Montréal-Atlantique, daté du 5 septembre 1894, se trouve au Ministère de la consommation et des corporations, 1894, no 1572.

Aussitôt constitué, le Montréal-Atlantique commence l'arrachement des rails sur la section entre Sorel et L'Avenir, ce qui provoque de grands cris d'indignation dans la région. Comme la loi ne permet pas à une compagnie subventionnée de détruire, de son seul chef, une voie ferrée, le Montréal-Atlantique devrait arrêter cette opération. Mais le gouvernement provincial est impuissant à agir puisque depuis 1888, la compagnie relève de la juridiction fédérale, ayant été déclarée "à l'avantage général du Canada". Pour les municipalités de la région, le seul recours consiste à poursuivre la compagnie devant les tribunaux. Quand la débâcle de 1892 emporte le pont sur la rivière Yamaska, le Montréal-Atlantique cesse définitivement d'exploiter la section Sorel-L'Avenir. Pressé de reprendre le service; le Pacifique-Canadien décline toute responsabilité disant que "there is no earthly reason why this Company should be held in any manner accountable for the shortcomings of the South Eastern Company", et continue d'arracher les rails qu'il va poser ailleurs (18).

En 1891, les propriétaires du Montréal-Portland-Boston, ligne jusqu'alors louée en partie au Sud-Est, reprennent possession de leur voie. Par contre, le JLCSL continuera de faire partie du Montréal-Atlantique, comme antérieurement du Sud-Est qui avait loué cette ligne en 1881. Le JLCSL, appelé le Philipsburg-Farnham-Yamaska entre 1871 et 1875, avait construit une voie de 62 milles entre Saint-Guillaume au nord et et Stanbridge au sud (Voir la carte XXV). Pour le Sud-Est, l'intérêt du JLCSL découlait des raccordements qu'il permettait: d'abord à

18 - John McCaig à Garneau, 1er mai 1891; Garneau à McCaig, Québec 5 mai 1891; J. McCaig à J.P. Cook, Wheatland 17 juin 1892; T.G. Shaughnessy à E. Moreau, Montréal 18 janvier 1895, dans ANQ Cdf tir 25.



Saint-Guillaume avec le Sud-Est, à Saint-Hyacinthe avec le Grand-Tronc, à Farnham-Ouest avec le Montréal-Portland-Boston, à Stanbridge avec le Vermont-Central. Avant 1881, le JLCSL est en fait une dépendance de cette dernière ligne (19).

Le Sud-Est nous apporte un bon exemple d'un important réseau régional qui assemble plusieurs lignes locales pour en faire un ensemble régional. Il démontre aussi la polarisation ferroviaire autour de Montréal. D'abord destiné à relier Sorel à la frontière, la compagnie finit par perdre tout intérêt dans la partie nord de son réseau et à consacrer toute son attention à établir des voies de communication entre la région de Montréal et les lignes de la Nouvelle-Angleterre. Troisièmement, le Sud-Est montre comment un réseau régional, vite devenu incapable de survivre économiquement, tombe dans l'orbite des plus puissants réseaux ferroviaires, ici le Pacifique-Canadien. Celui-ci, d'ailleurs, n'a pas fini d'absorber des réseaux régionaux sur la rive sud du Saint-Laurent.

II - Le Québec-Central

Parmi les lignes ferroviaires les plus importantes construites au Québec au XIXe siècle, il faut compter le Québec-Central, une entreprise qui mériterait à elle seule toute une thèse. Elle passe au Pacifique-Canadien en 1912 et comprend alors trois éléments distincts: le Québec-Central proprement dit, le Lévis-Kennebec, et troisièmement l'embranchement de Tring. Nous examinerons successivement, et brièvement, chacun de ces

19 - P.A. Peterson à H.-G. Joly 22 octobre 1878; John Foster à S. LeSage, Saint-Hyacinthe 30 avril 1879; P.-S. Gendron à Joly, Montréal 3 octobre 1879, dans ANQ Cdr tir 24.

éléments (Voir la carte XXVI).

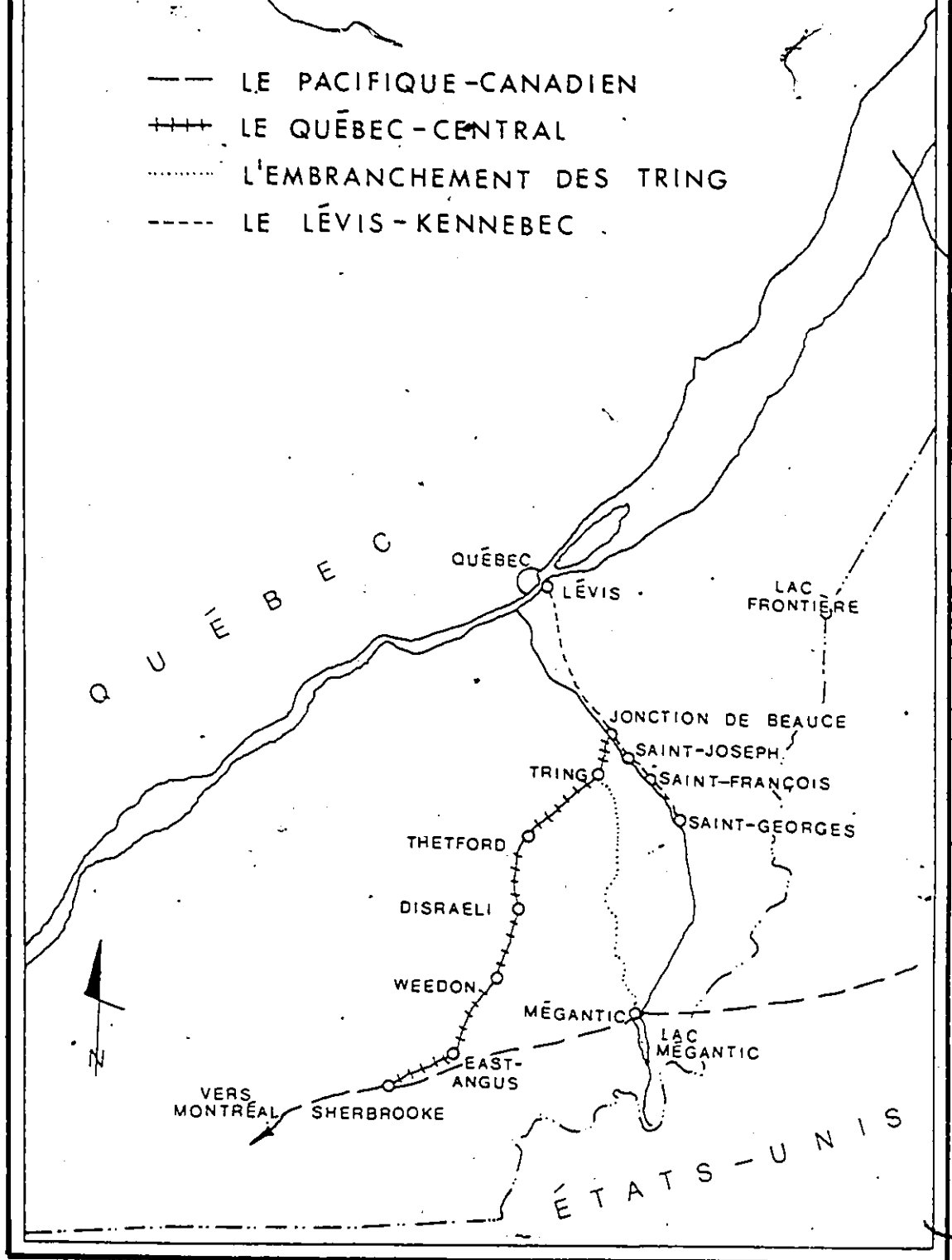
La Compagnie de chemin de Sherbrooke, des Townships de l'est et Kennebec (elle prendra en 1875 le nom de Québec-Central, ce que nous utilisons désormais) naît en 1869 pour relier Sherbrooke à une autre voie en gestation, le Lévis-Kennebec (voir infra), en passant par Dudswell et Weedon. Des personnages de marque figurent parmi les promoteurs de l'entreprise, comme A.T. Galt, Charles J. Brydges, J.G. Robertson. Dans l'espoir de provoquer la fusion du Québec-Central et du projet Vallée-Saint-François-Kennebec, le gouvernement provincial n'accorde à chacune que la moitié de la subvention habituelle de 3% du coût de construction pendant vingt ans. En 1874, cependant, la subvention au Québec-Central passe à \$2.500 le mille, puis à \$4.000 l'année suivante. Quant au Vallée-Saint-François-Kennebec, promu par des personnalités telles John Henry Pope, J.G. Ross et C.H. Pozer, il disparaît sans avoir rien construit (20).

Sur le Québec-Central, les travaux de construction commencent en 1870, mais les rails en bois connaissent ici le même échec qu'ailleurs, et la compagnie doit utiliser des rails en fer. Une première section de 14 milles, entre Sherbrooke et Westbury (près d'East-Angus) ouvre en octobre 1874, et une autre de 25 milles l'année suivante. Durant plusieurs années, la voie est exploitée par les contracteurs, MM. James Woodward et E. Bowen. Mal construite, la voie exigera de coûteuses réparations que les dettes considérables de la compagnie ne lui permettront pas de réaliser.

20 - M. Hamelin, Les premières années du parlementarisme québécois 1867-1878, p. 105 et H. Provost, Chaudière-Kennebec, p. 385.

LE QUÉBEC-CENTRAL

- LE PACIFIQUE-CANADIEN
++++ LE QUÉBEC-CENTRAL
..... L'EMBRANCHEMENT DES TRING
----- LE LÉVIS-KENNEBEC



En plus de sa dette considérable, la compagnie doit aussi pourvoir à des réparations nombreuses recommandées par l'ingénieur du gouvernement, P. A. Peterson. En 1879, il manque encore 30 milles de voie pour raccorder le Québec-Central au Lévis-Kennebec, section où il faudra construire un pont pour enjamber la rivière Chaudière. Ayant repleyé presque toutes ses subventions sur les premières sections, la compagnie ne dispose plus maintenant que de la modeste somme de \$1.000 le mille pour compléter sa voie. Les habitants de la Beauce obligent la compagnie en présentant en sa faveur une requête d'aide (21). Déjà, le Québec-Central a profité, avec trois autres entreprises, de la subvention du Baie-des-Chaleurs qui, n'ayant pu utiliser sa part des subventions, l'a perdue au profit des autres. A cette époque, le Trésorier de la province, J.G. Robertson, presse constamment le gouvernement de venir en aide rapidement à l'entreprise du Québec-Central, sans quoi les principales victimes seront les ouvriers non payés et les bons citoyens ("our most public spirited men", dit-il!) qui ont investi dans le projet. Robertson n'admet même pas, en cette période de crise économique et de construction du QMOO, que les finances publiques soient si mauvaises: "We have to face far more useless expenditure of public money in the ordinary business of the Province than in Railway extension" (22). A la suite de ces démarches, le gouvernement verse une

21 - Requête de J.-P.-A. Chaperon, curé de Sainte-Marie-de-Beauce, de T.-L.-H. Grenier, curé de Saint-Elzéar, du maire François Boutier et al., juin 1879, et aussi une requête analogue présentée par les habitants de la région de Lotbinière, dans ANQ Cdf tir 79.

22 - J.G. Robertson à Joly, Sherbrooke 3 janvier 1879 et Robertson à Joly, Sherbrooke 15 février 1879; copie de l'arrêté en conseil 88 du 1er mars 1879, dans ANQ Cdf tir 78.

somme de \$73.894 qui permettra de payer les sous-contracteurs et les ouvriers.

La dernière section, du 71^e au 85^e mille, subit une inspection en 1880, et toute la voie, entre Sherbrooke et la jonction de la Beauce, ouvre à la circulation des trains en 1881. Entre ce point de raccordement, à Jonction-Beauce (= Vallée-Jonction) et Lévis, le Québec-Central utilise la voie du Lévis-Kennebec qu'il achète aux enchères en 1881.

Cette compagnie était tombée depuis quelques années dans d'insurmontables difficultés financières. En effet, l'histoire du Lévis-Kennebec est surtout connue et remarquable par les querelles passionnées qui survinrent entre les deux contracteurs d'une part, et entre les contracteurs et les capitalistes anglais d'autre part. Ces querelles ruinent la compagnie. Constitué en 1869, le Lévis-Kennebec démontre, avec d'autres compagnies (comme le Québec-Lac-Saint-Jean et le Rive-Nord), la volonté de la ville de Québec de se tailler un arrière-pays. L'idée germe à la fin de 1868 de construire un chemin de fer entre Lévis et la frontière du Maine. Il est alors question d'un chemin à lisses de bois qui servirait à exploiter les "riches mines de la Chaudière" et à l'activité économique en général (23). Les hommes d'affaires et les hommes politiques de la région, tant du côté sud du fleuve que du côté nord, appuient vigoureusement le projet. La liste des directeurs de la compagnie constitue une brochette de noms bien connus dans la région et même le pays: le député et ministre Louis-H. Langevin, le conseiller législatif Alexandre

23 - Sur les antécédents du Lévis-Kennebec, voir H. Provost, Chaudière-Kennebec. Grand Chemin séculaire, Québec, Garneau, s.d. [1974], p. 271-283 et p. 343-369. Voir aussi le Progrès de Lévis, cité dans P.-G. Roy, Dates lévisiennes, I, p. 302, et le Morning Chronicle du 7 janvier 1869.

Chaussegros de Léry, l'honorable Thomas McGreevy, le président de l'Assemblée législative J.-G. Blanchet, les députés Christian C.H. Pozeret Georges-Honoré Simard, le maire de Lévis Louis Carrier, enfin plusieurs autres noms connus, du monde politique ou commercial. Plusieurs assemblées publiques, selon l'usage, approuvent le projet. L'entreprise reçoit en 1869 la subvention provinciale de 3% du coût de construction, pendant vingt ans, pour une section de 15 milles.

Tout en se vouant à la colonisation et se destinant à l'exploitation des richesses naturelles, le Lévis-Kennebec se propose de devenir une route vers l'Atlantique. Ainsi, la voie terminée doit avoir 90 milles de longueur au Québec, plus un autre 50 milles dans le Maine pour rejoindre à Solon le plus proche chemin de fer américain et ainsi accéder à Portland. La compagnie pourrait utiliser le futur Québec-Central pour se rendre à Boston ou New-York. Les plus optimistes parmi les hommes d'affaires de Québec, vers 1872, pensent que le Rive-Nord peut devenir un prolongement du Pacifique-Canadien alors en projet, et qu'alors le Lévis-Kennebec serait le prolongement vers l'est et le sud du Pacifique-Canadien.

En 1870, la compagnie signe un contrat de construction avec Hulbert, pour un chemin à lisses de bois de 50 milles, au prix de \$6.000 le mille. Les travaux débutent en 1871; 27 milles de voie sont nivellés, et l'année suivante, une trentaine de milles sont prêts à recevoir les rails. Mais devant l'échec patent des rails de bois sur le Québec-Gosford, le Lévis-Kennebec décide d'utiliser des rails de fer et augmente en conséquence sa

capitalisation de \$0,5 à \$3 millions (24).

A cette époque, le retrait du contracteur Hulbert amène l'association de L.-N. Larochelle, marchand en vue de Saint-Anselme et député de Dorchester, et C.A. Scott, un ancien contremaître de Hulbert. Au début de 1873, Hulbert cède donc son contrat de construction à Scott. Mais dans une déclaration de 1877, J.-G. Blanchet affirme que Scott était inconnu de la compagnie. Parce qu'il est directeur du Lévis-Kennebec, Larochelle ne peut pas vendre du bois à la compagnie, et pour contourner cette difficulté, il s'associe à Scott afin de faire ce commerce. D'après Blanchet, qui était alors président de la compagnie, c'est aussi Larochelle qui arrange la cession du contrat de Hulbert à Scott. Ainsi, Larochelle et Scott deviennent les contracteurs du Lévis-Kennebec (25).

Larochelle avance à la compagnie de construction \$30.000 de bois. Il signe même plusieurs billets personnels pour sauver l'entreprise de la ruine, croyant que cette infusion de capitaux induirait des capitalistes anglais à investir dans le projet. Quant à lui, Scott ne possède que des dettes et aucun crédit. Les deux contracteurs louent le Lévis-Kennebec pour 99 ans. A peine quelques milles de voie, de Lévis à Saint-Henri, ouvrent au mois d'octobre 1873. Les discours, selon un auteur, y sont "presque la longueur du nouveau chemin de fer" (26).

24 - Roy, Dates lévisiennes, I, p. 318 et 323-325m et II, p. 5 et p. 27. Monetary Times 2 décembre 1870, p. 309 et 30 juin 1871, p. 906. Voir aussi Charles A. Scott, Le chemin de fer de Lévis et Kennebec et ses embarras, Québec, Morning Chronicle, 1877, p. 4; L.-N. Larochelle, Le chemin de fer de Lévis et Kennebec. Réfutation de la brochure de C.A. Scott, Québec, Augustin Côté et Cie, 1877, p. 6. Aussi M. Hamelin, Les premières années du parlementarisme québécois 1867-1878, p. 103-104.

25 - Larochelle, op. cit. p. 13. La déclaration de L.-G. Blanchet se trouve dans cette brochure de Larochelle, p. 9-10.

26 - Roy, Dates lévisiennes, II, p. 99-100; Monetary Times, 14 novembre 1873 p. 469 et 28 novembre 1873 p. 551.

Les problèmes financiers ne font pourtant que commencer. En mars 1873, Scott se rend en Angleterre dans l'intention d'y trouver des capitaux. Pour payer ce voyage, Larochelle vend même une de ses propriétés. Le séjour de Scott à Londres ne produit pas les fruits escomptés, et les deux contracteurs se rendent plus tard à New-York où ils achètent une locomotive et 600 tonnes de rails, grâce aux bons offices de Hulbert qui se fait payer \$2.500 pour ce petit service. Pour couvrir ces achats, Larochelle emprunte personnellement \$4.000 du juge Bossé, le père d'un de ses amis. Il semble également que J. G. Ross ait avancé des fonds aux contracteurs, car en 1877, Scott affirme que Ross a prêté \$25.000 à l'entreprise. Les directeurs tentent de financer l'entreprise en écoulant des obligations. A la demande de Larochelle, la compagnie désigne Scott comme son fondé de pouvoir pour négocier la vente de ces titres à Londres. Ainsi, le 31 octobre 1873, Scott signe un contrat avec John L. Reed pour la vente des obligations du Lévis-Kennebec (20 ans, 7%). D'une valeur nominale de £100, ces titres ne rapporteront cependant que £48 à la compagnie. En effet, le prix d'achat par Reed est de £55 stg, mais £7 iront immédiatement pour payer les deux premiers versements d'intérêts sur les titres. Payer £7 stg annuellement sur une somme de £48 stg, cela constitue un intérêt réel de 14,5% sur l'argent que le Lévis-Kennebec emprunte (27). De son côté, Reed s'engage à faire son possible pour vendre les obligations et pour ce travail, il obtiendra un droit prioritaire d'acheter les deuxième et troisième séries d'obligations au prix de £65 stg (28).

27 - C'est en tout cas ainsi que Larochelle présente les faits.

28 - Le texte de ces "articles of agreement" est reproduit dans le Mémoire du Lévis-Kennebec au Lieutenant-gouverneur, le 3 décembre 1879, dans ANQ Cdf tir 20.

Quand elle reçoit en 1874 une subvention provinciale de \$2.500 le mille, la compagnie crée aussitôt une fiducie pour recevoir toutes les subventions, pour verser ces sommes en intérêts aux détenteurs d'obligations, et pour racheter les titres (29). Les deux fiduciaires sont J. G. Ross et Andrew Thomas qui ont droit à une commission de 2,5% sur tous les revenus des fonds qu'ils gèreront. Le prospectus de l'emprunt est publié à Londres, dans le Railway Times et le Herepath's, le 23 mai 1874 (30). Reed propose la vente d'obligations à £86.10s.

Reed semble profiter de cette affaire sur deux fronts. Premièrement par l'écoulement d'obligations, achetées à £55 stg et revendues à £86.10s, mais aussi en servant d'intermédiaire pour l'achat de rails qu'il vend, au dire de Larochelle, "\$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" (31). A la fin de 1874, le Lévis-Kennebec a donc créé une dette permanente de £100.000 sur laquelle il doit verser annuellement £7.000 et pour laquelle la compagnie n'a en fait reçu que £48.000. A cette époque, les contracteurs ont terminé 30 milles de voie, entre Lévis et Sainte-Marie (ou Scott's Junction). Cette longueur, toutefois, ne permet pas à la compagnie, selon la loi, d'émettre la deuxième série de £100.000 d'obligations. Reed envoie néanmoins ces documents au Canada pour obtenir la signature du.

29 - La fiducie est créée par un acte dont le texte se trouve aussi dans le Mémoire du Lévis-Kennebec au Lieutenant-gouverneur, le 3 décembre 1874, dans ANQ Cdf tir 20.

30 - Railway Times, 23 mai 1874, p. 544 et Herepath's 23 mai 1874, p. 578.

31 - Larochelle, op cit, p. 17.

président, ce que la compagnie lui accorde (32).

Entretemps, le gouvernement provincial porte la subvention à \$4.000 le mille pour 90 milles de voie. En 1875, le chemin de fer arrive à Saint-Anselme, le village de Larochelle. La voie compte alors une trentaine de milles de longueur (33). A l'automne de 1875, la compagnie désigne Reed pour vendre la deuxième série d'obligations du Lévis-Kennebec. Aussitôt, Reed envoie la troisième série d'obligations pour obtenir d'avance et par anticipation la signature du président (34). D'après l'entente faite avec Reed, la deuxième série d'obligations ne peut être émise qu'après l'ouverture de 45 milles de voie. Or, le chemin de se rend qu'à Saint-Joseph, ce qui donne 43,5 milles. A ce moment, Reed exige le remboursement de toutes les avances faites à la compagnie (\$140.000), ce qui met brutalement fin à tous les travaux de construction. Pire encore, le Lévis-Kennebec ne peut même plus recevoir directement les subventions provinciales puisqu'il a créé un fiduciaire seule habilitée à recueillir les subventions et tenue d'appliquer ces fonds au paiement des intérêts sur les obligations. A la fin de 1876, Reed se rend personnellement au Canada, avec un autre projet dans sa poche: il ne croit pas pouvoir écouler la troisième série d'obligations, mais il pense pouvoir utiliser

-
- 32 - Lettre de John Langham Reed au président du Lévis-Kennebec, Londres 2 décembre 1874, dont il y a copie dans le Mémoire du Lévis-Kennebec au Lieutenant-gouverneur, le 3 décembre 1879, dans ANQ Cdf tir 20.
- 33 - Roy, Dates lévisiennes, II, p. 158-160. Copie de l'arrêté en conseil 207, le 19 juin 1875 et le rapport de P. Gauvreau, Québec 17 juin 1875, dans ANQ Cdf tir 78.
- 34 - Lettre de John Langham Reed au président du Lévis-Kennebec, Londres 17 décembre 1875, dont il y a copie dans le Mémoire du Lévis-Kennebec au Lieutenant-gouverneur, le 3 décembre 1879, dans ANQ Cdf tir 20.

les actions de la compagnie. Reed propose donc que Scott et Larochelle lui remettent les actions qu'ils possède. Scott remet donc 65.000 actions à Reed qui prend ainsi le contrôle de la compagnie et de l'élection des directeurs. Quant à la dette de £28.500, Reed se dit prêt à accepter en paiement 630 obligations pour couvrir £17.500 (ce qui équivaut à acheter des titres de £100 à £27.10s), et il laisse aux contracteurs une semaine pour trouver l'autre £11.000. Au même moment, la compagnie réclame du gouvernement le replotement autorisé peu avant, ce qui donne \$1.000 le mille au Lévis-Kennebec, somme qu'il craint de voir tomber dans le fonds en fiducie. Ainsi, la compagnie demande que le gouvernement nomme un commissaire pour dépenser cet argent, et elle révoque le même jour les pouvoirs de Reed qu'elle somme de remettre la deuxième série de titres obligataires de la compagnie (35).

C'est la rupture définitive entre les contracteurs, mais aussi entre Larochelle et les capitalistes anglais. En mai 1879, la Cour Supérieure décrètera l'insolvabilité des deux contracteurs. Désormais, les travaux de construction sont arrêtés, et la compagnie est inextricablement liée dans de nombreux procès. Ne pouvant récupérer la deuxième et la troisième séries d'obligations, elle ne possède aucune ressource. Lors de l'assemblée des actionnaires, en février 1877, on refuse de laisser voter

35 - Reed à Larochelle et à Scott, Québec 4 décembre 1876, dans le Mémoire du Lévis-Kennebec au Lieutenant-gouverneur, le 3 décembre 1879, dans ANQ Cdf tir 20. Au même endroit, on trouvera Reed à Larochelle et à Scott, Québec 8 janvier 1877 et le document de révocation des pouvoirs accordés à Reed par la compagnie, de même que la requête du Lévis-Kennebec.

le représentant de Reed, étant donné que la question des actions qu'il possède se trouve devant les tribunaux. Cette assemblée décide ~~du reste~~ de louer la section achevée de la voie à L.-A. Sénécal, pour douze ans, au prix de \$2.000 annuellement, plus un autre \$2.000 mensuellement jusqu'à concurrence de \$130.098, somme qui représente le total des dettes de Larochelle et Scott. Sénécal obtient également le contrat de Larochelle-Scott et il s'engage à construire, durant 1877, 10 milles de voie jusqu'à Saint-François, pourvu que les municipalités souscrivent \$10.000. Les créanciers de Larochelle et de Scott refusent cependant ce bail, ce qui initie une longue lutte judiciaire entre Sénécal et Reed (36).

A ce moment précis, le 9 février 1877, le conflit entre les deux contracteurs, Larochelle et Scott, éclate au grand jour, dans les journaux (par exemple, le Journal de Québec du 9 février 1877). Chacun présentera dans une brochure sa version des événements. Larochelle cherche particulièrement à montrer comment Scott, dépourvu de ressources, a fait le jeu des capitalistes anglais en cédant ses actions à Reed sans la moindre compensation, alors qu'il doit \$40.000 à ses ouvriers et fournisseurs, et alors qu'il a reçu annuellement \$1.800 de la compagnie, "sans compter les cadeaux de mille piastres qu'il reçut à plusieurs reprises de ses amis d'Angleterre" (37). Le 15 février 1877, les obligataires prennent

36 - Le contrat entre L.-A. Sénécal et le Lévis-Kennebec, daté du 6 février et fait chez le notaire Auger, se trouve dans ANQ Cdf tir 78. Voir aussi Larochelle, op. cit., p. 37ss.

37 - Larochelle, op. cit., p. 40. Sur l'histoire du Lévis-Kennebec et du conflit qui oppose Larochelle à Scott, on peut consulter les nombreux documents relatifs à ces questions publiés dans D S Q vol 14, doc no 66, 33p., et aussi H. Provost, Chaudière-Kennebec, p. 375-382.

possession de la ligne du Lévis-Kennebec en exécution de l'hypothèque garantissant l'intérêt des obligations.

Les diverses subventions provinciales payées en 1877 sont versées au comptable du Ministère de l'agriculture et des travaux publics pour payer les ouvriers et les fournisseurs des contracteurs. Le gouvernement va même jusqu'à faire des avances pour empêcher le douanier de saisir et de vendre les locomotives, tables tournantes et autres biens de la compagnie (38). En 1878, la voie du Lévis-Kennebec est devenue dangereuse, et plusieurs s'en plaignent au gouvernement, qui exige des réparations.

En vertu d'un contrat de construction fait avec la compagnie en 1879, Alfred Lemieux a droit de recevoir les subventions gouvernementales de \$6.000 le mille et un certain nombre d'actions libérées. C'est alors qu'intervient George Irvine, l'avocat représentant Wm Gaitwell Wyatt, le propriétaire de 88.726 actions du Lévis-Kennebec. Dans une "requête libellée" soumise par Irvine, Wyatt s'oppose, au nom de la majorité des actionnaires et des obligataires, au contrat de Lemieux dont l'effet est de détourner les subventions de la fiducie qui est seule habilitée à recevoir ces mêmes fonds. Selon Wyatt, la compagnie est insolvable et ne peut donc ni annuler la fiducie ni donner des contrats de construction. Une injonction judiciaire interdit effectivement au président E. Beaudet et au secrétaire de la compagnie de donner suite au contrat (39). En

38 - Copie des arrêtés en conseil 157 du 7 mai 1877, 217 du 14 juin 1877 et 264 du 3 août 1877, dans ANQ Cdf tir 78.

39 - George Irvine à H. Starnes, Québec 21 mai 1879; J. Lindsay à H. Starnes, Québec 3 mai 1879, dans ANQ Cdf tir 79. Voir aussi le Mémoire du Lévis-Kennebec au Lieutenant-gouverneur, le 3 décembre 1879; George Irvine à J.-A. Chapleau, Québec 11 novembre 1879, dont il y a copie jointe à la requête libellée du 17 septembre 1879, dans ANQ Cdf tir 20.

1880, Irvine devient président de la compagnie, en remplacement de E. Beaudet qui remplit cette charge depuis la démission de J.-G. Blanchet en 1876.

C'est à la suite de ces événements que la compagnie soumet un long mémoire retraçant l'histoire mouvementée du Lévis-Kennebec. Selon ce document, les Canadiens ont contribué \$422.244 au projet (en subventions publiques, fournitures, et autres), tandis que Reed a fourni au total \$407.772. Ainsi, cette affaire permet de soulever un coin du voile sur cette difficile question de la part respective du capital canadien et du capital anglais dans la promotion des chemins de fer au Québec, et aussi sur la structure générale du capital de la compagnie. Si on exclut du capital les actions libérées données aux contracteurs, il appert que les souscriptions véritables au capital social de l'entreprise ne montent qu'à \$52.520, sur lequel on a présument payé 10%, c'est-à-dire \$5.252. Le reste provient du \$50.000 souscrit par la ville de Lévis, du \$12.000 de la paroisse de Saint-Anselme. En plus, les contracteurs reçoivent \$911.150 en actions libérées. Bien que tous ces chiffres dépassent à peine le million, au total, les rapports financiers que la compagnie présente au gouvernement fédéral indiquent que le capital souscrit s'élève à \$3 millions, dont \$1.085.024 est payé. Jusqu'en 1880, le Lévis-Kennebec reçoit au total \$205.624 du gouvernement provincial, dont une grande partie sert à payer des intérêts sur les titres obligataires. Les rapports officiels de la compagnie n'indiquent aucune dette courante ("flottante"), car elle appartient à proprement parler aux contracteurs. Selon Scott, ce sont les "capitalistes anglais qui ont construit le chemin". Larochelle lui répond que les Canadiens ont mis \$422.244 dans

l'entreprise, mais sans expliquer très bien d'où viendrait cette somme. Peut-être compte-t-il comme contribution tous les salaires et toutes les fournitures non payés.

Devant cette impasse financière totale, la compagnie fait inévitablement faillite. Quand le shérif la met en vente aux enchères à la porte de l'église Notre-Dame de Lévis, le 22 mars 1880, James Woodward, agissant au nom du Québec-Central, en fait l'acquisition au prix de \$192.000 (40). En 1881, deux lois provinciales viennent d'une part annuler la charte du Lévis-Kennebec, et d'autre part transporter tous ses droits, y compris les subventions, au Québec-Central.

Durant les années quatre-vingt, le Québec-Central s'applique à remettre la voie de l'ancien Lévis-Kennebec en bon état et il cherche à le prolonger jusqu'à la frontière du Maine (ce qu'on appelle à l'époque le "Chaudière Valley Extension"). Au début de la décennie, le Québec-Central possède donc 145 milles de voie: 139 entre Sherbrooke et Lévis, et 6 autres milles entre la jonction de la Beauce et Saint-Joseph (Voir la carte XXVI). La compagnie s'occupera aussi, après bien des tractations et des négociations, à obtenir un droit de parcours sur une section de l'Intercolonial pour atteindre l'eau profonde (41). En 1884, le gouvernement fédéral accorde une première subvention au Québec-Central, pour la section entre la jonction de la Beauce et la frontière du Maine.

40 - H. Provost, Chaudière-Kennebec, p. 381.

41 - Monetary Times du 14 octobre 1881, p. 451. James R. Woodward à J.-A. Chapleau, Sherbrooke 16 décembre 1881, dans ANQ Cdf tir 79. Chapleau à C. Tupper, Québec 20 avril 1882; Woodward à J.-A. Mousseau, Québec 29 septembre 1882; H. Starnes à Woodward, Québec 13 octobre 1882, dans ANQ Cdf tir 78. Rapport de Louis Vallée à Starnes, Québec 19 novembre 1883, dans ANQ Cdf tir 77.

A cette époque, les plaintes contre la compagnie pleuvent. Par exemple, en 1883, les habitants de la Beauce expriment leur mécontentement contre le Québec-Central quand il ferme "sans avis préalable et sans raison apparente", la section entre Lévis et Saint-Joseph. La compagnie blâme les terribles tempêtes de février, même si la ligne est toujours fermée en mars. Sur la voie principale entre Sherbrooke et la Beauce, les trains ne circulent qu'irrégulièrement. Certains demandent même une enquête générale sur les affaires de la compagnie (42). A la suite de nombreuses plaintes, le gouvernement provincial émet donc, le 5 juillet 1883, un arrêté en conseil enjoignant à la compagnie de faire immédiatement les travaux de réparations recommandés par l'ingénieur du gouvernement. D'autres ingénieurs sont consultés, à la demande du Québec-Central, et le gouvernement entérine leurs recommandations (43). Les plaintes vont pourtant reprendre en 1884.

En 1886, la compagnie obtient le droit d'émettre une troisième série d'obligations, d'une valeur de £3 millions, et une nouvelle série, appelée "Income Bonds" parce que l'intérêt dépendrait des revenus de l'entreprise, pour remplacer les deux premières séries d'obligations. Le capital social de la société comprend alors 27.794 actions, d'une valeur nominale de £25 stg chacune, de £556.000 en obligations garanties par une hypothèque sur la ligne principale (émises le 31 juillet 1881), et enfin d'une série appelée "Chaudière Valley Extension Bonds" (émise le 31 juillet 1881 et

42 - H.-J.-J. Duschenay à Jean Blanchet, La Beauce 17 février 1882; James Reed à Jean Blanchet, Reedsdale ...nés(?), Mégantic 22 mars 1883; J.R. Woodward à J. Côté, Sherbrooke 30 mars 1883; A.L. Light à Jean Blanchet, Québec 19 juin 1883, dans ANQ Cdf tir 79.

43 - Copie de l'arrêté en conseil 530, le 29 novembre 1883, dans ANQ Cdf tir 79.

1
en

d'une valeur de £200.000). Selon la loi, le contrôle de la compagnie doit appartenir aux détenteurs des "Income Bonds" pour toutes les questions sauf l'élection des directeurs. Les obligataires auront trois votes pour chaque obligation et les actionnaires auront un vote pour chaque action. Les réunions des directeurs et les assemblées annuelles se tiendront désormais à Londres. A la suite de ce nouvel arrangement, la loi nomme les neuf premiers directeurs, soit trois Canadiens et six Anglais (44). Ces démarches sont censées mettre fin aux conflits dans la compagnie et remettre de l'ordre dans les affaires du Québec-Central.

En 1888, le gouvernement reçoit encore des plaintes au sujet du mauvais état de la voie du Québec-Central. Le coroner du district de la Beauce écrit qu'il ne reste "plus de rails sous les roues, ce ne sont que des bouts", et il prévoit le pire:

Tout le monde s'attend qu'il arrivera quelque catastrophe si on permet plus longtemps aux propriétaires actuels d'exposer ainsi la vie de tout un public.

Cette compagnie, le père Robertson en tête, n'ayant plus le coffre public pour la sustenter, se trouve sans moyens pour tenir cette ligne dans un état convenable...

Un homme s'est fait tuer il y a quelque temps et la rumeur générale est que le char avait déraillé parce qu'il y avait un bout de rail de parti (45).

Le coroner Morrisset termine en disant que "aucune Compagnie qui se respecte" ne mettrait des engins sur des rails aussi dangereux que ceux du Québec-Central. L'inspecteur du gouvernement envoyé sur les lieux conclut que plusieurs sections de la voie ont en effet un urgent besoin de réparations, faute desquelles il faudrait fermer les bouts dangereux (46).

44 - Voir Qué 49-50 Vict ch 82, 1886.

45 - Dr A. Morisset à C.-A.-E. Gagnon, Sainte-Hénédine 4 février 1888, dans ANQ Cdf tir. 79.

46 - Louis Vallée à J. McShane, Québec 16 février 1888, dans ANQ Cdf tir. 79.

Tel que prévu par la loi de 1886, la maîtrise de la compagnie passe à cette époque aux obligataires anglais qui nomment R.N. Hall, en janvier 1888, au poste de gérant-directeur du Québec-Central. Député fédéral, Hall apprend à son retour au Canada les recommandations de l'ingénieur du gouvernement pour les réparations de la voie, et il demande de fermer complètement la voie pour faire les réparations voulues sur la section entre Lévis et la jonction de la Beauce. Les travaux sont reportés jusqu'en mars à la suite du retard dans l'arrivée des rails achetés pour réparer la voie (47).

Dans les années suivantes, le Québec-Central semble surtout préoccupé par le besoin d'un raccordement avec les lignes américaines. Il prévoit d'abord un prolongement de l'ancien Lévis-Kennebec en suivant la vallée de la Chaudière puis jusqu'à la frontière du Maine, mais la construction du Ligne-Directe par le Pacifique-Canadien à travers le Maine oblige le Québec-Central à se réorienter. Il envisage alors un raccordement avec le Ligne-Directe dans le Maine, dans les environs de la rivière à L'Original (Moose). Ainsi, le prolongement aurait une longueur de 90 milles, dont 53 dans le Québec (48). Le gouvernement fédéral vote en 1888 une subvention de \$288.000 pour cette ligne, mais la compagnie a besoin de \$500.000 en subventions, et elle se tourne du côté de Québec pour obtenir ce qui lui manque. Elle nomme pour la représenter un libéral bien connu, François Langelier. Celui-ci écrit une lettre "personnelle" à Mercier pour lui

47 - R.N. Hall à J. McShane, Québec 16 février 1888; R.N. Hall à E. Moreau, Ottawa 1er mars 1888, dans ANQ Cdf tir 79.

48 - Copie de la résolution de la Chambre de commerce de Québec envoyée à J.J. Ross, le 26 décembre 1886; aussi la requête du Québec-Central signée par R.N. Hall, Sherbrooke 12 novembre 1888, dans ANQ Cdf tir 79. Voir aussi le Morning Chronicle du 11 juillet 1887.

demander de ne pas "oublier" le Québec-Central, car "C'est très-important pour Québec et la province en général et ce sera très-utile au Dr. Godbout" (49). La compagnie compte trouver à Londres \$1,5 million dès que les subventions publiques atteindront \$500.000 au Canada. Mercier attend, et le Dr. Godbout intervient pour faire accorder au Québec-Central sa subvention, affirmant qu'un refus du gouvernement serait le "coup de mort" du projet, et surtout "vous me tuez politiquement dans le comté de Beauce" (50). En contrepartie des subventions, le gouvernement veut obtenir le droit de nommer deux des directeurs de la compagnie. Godbout souhaite que l'on choisisse un Canadien-français, et le député fédéral H.-J. Couinard intervient aussi auprès de Mercier pour suggérer que deux Canadiens-français soient désignés "car notre élément est bien peu représenté dans les diverses administrations de chemin de fer subventionnés par notre Province". Chouinard propose d'ailleurs que lui et Godbout s'entendent

...sur les questions de tracé, de patronage &c &c et vous êtes plus à même que moi de juger de l'importance politique qu'une telle nomination aurait pour maintenir la position qu'occupent aujourd'hui les députés de cette région (51).

Cette question de nommer des directeurs soulèvera pendant plusieurs années encore des difficultés entre la compagnie et le gouvernement. De fait, la distribution des directeurs entre les actionnaires et les

-
- 49 - François Langelier au Premier ministre, Québec 26 juin 1888, dans ANQ Cdf tir 80. Aussi la requête du Québec-Central, signée par R.N. Hall, le 6 juin 1888, dans ANQ Cdf tir 79.
- 50 - J. Godbout à P. Garneau, Québec 22 novembre 1888; voir aussi R.N. Hall à J. Shehyn, Sherbrooke 12 juin 1888; requête du Québec-Central le 12 novembre 1888, signée par R.N. Hall; Hall à P. Garneau, Sherbrooke 20 novembre 1888, dans ANQ Cdf tir 79.
- 51 - H.-J. Chouinard à H. Mercier, Ottawa 7 février 1889; voir aussi J. Godbout à F. Langelier, Beauce 16 décembre 1888, dans ANQ Cdf tir 79.

obligataires est répartie selon la loi de 1886. Hall rappelle qu'il manque toujours \$100.000 pour atteindre le chiffre capital de \$500.000 en subvention et que si le gouvernement l'accorde, il pourra nommer un directeur. Godbout est disposé à accepter un seul directeur plutôt que de compromettre "cette belle entreprise" (52). Mais Mercier continue d'insister pour obtenir ses deux directeurs, ce que les directeurs réunis à Londres en janvier 1889 acceptent, pourvu qu'un des deux réside à Londres parce que le quorum du conseil des directeurs est de six. Au printemps, le gouvernement accorde les subventions demandées, en les assortissant de trois conditions: le droit pour le gouvernement de nommer deux directeurs, l'achèvement des travaux avant trois ans, un raccordement obligatoire avec le Ligne-Directe. Hall accepte l'offre, mais en demandant que la loi ne contienne pas les conditions du gouvernement (53).

Ayant renoncé à la construction du prolongement de la Chaudière, les directeurs prétextent leur démêlé avec Québec pour renoncer à la subvention. Hall devient alors président de la compagnie, et il promet d'essayer de convaincre les autres directeurs de construire l'embranchement en cause si le gouvernement renonce, lui, à nommer deux des directeurs. Durant les mois suivants, les directeurs de Londres changent d'idée à plusieurs reprises, s'opposant tantôt au principe même de laisser le gouvernement nommer des directeurs, proposant à un autre moment que le

52 - Hall à Godbout, Sherbrooke 11 décembre 1888 et Godbout à F. Langelier, Beauce 16 décembre 1888, dans ANQ Cdf tir 79.

53 - J. Lindsay, secrétaire des obligataires, à R.N. Hall, Londres 17 janvier 1889; Charles Langelier à P. Garneau, Québec 20 janvier 1889; Hall à Garneau, Ottawa 11 mars 1889, dans ANQ Cdf tir 79.

gouvernement ne désigne qu'un seul directeur, ou même acceptant momentanément la proposition du gouvernement s'ils obtiennent la mainmise sur les actions de Robertson à la suite d'une poursuite légale contre lui pour fraude (54). Passant outre, le gouvernement Mercier nomme en mai 1890, à la veille des élections de juin, un directeur, Louis A. Carrier, négociant et ancien maire de Lévis. Ce geste arrive un peu tard car la compagnie abandonne alors son intention de construire l'embranchement de la Chaudière jusqu'au Maine. Ce n'est qu'en 1917, bien plus tard, que le Pacifique-Canadien prolongera la voie de Saint-François jusqu'au lac Frontière (55).

La Législature du Maine ayant obligé le Québec-Central à construire dans cet Etat 30 milles supplémentaires de voie pour avoir droit à se raccorder au Ligne-Directe, le Québec-Central décide de faire ce raccordement dans le Québec. C'est l'origine du projet d'embranchement des Tring. Au début de 1890, plusieurs municipalités prient le gouvernement de favoriser par des subventions la construction d'une voie ferrée entre Saint-Frédéric et le lac Mégantic. Le "projet Bolduc" prend alors naissance, promu par le sénateur du même nom, qui cherche à faire transporter les subventions accordées à l'embranchement de la Chaudière au nouveau tracé dans la région des Tring. Les municipalités de la Beauce, comme on l'imagine bien, s'indignent et réagissent féroceement à cette idée. Une

54.- Hall, président de la compagnie, à Mercier, Ottawa 25 avril 1889; Hall à Garneau, Sherbrooke 15 mai 1889, dans ANQ Cdf tir 79.

55 - F. Grundy à Mercier, Québec 7 janvier 1890, dans ANQ Cdf tir 80. Voir aussi M.L. Bladen, "Construction of Railways in Canada. Part II From 1885-1931", dans Contributions to Canadian Economics, 1934, p. 74.

guerre de requêtes et de contre-requêtes s'ensuit (56). Le Québec-Central, tiraillé entre des pressions venant des deux régions, se dit prêt à tout construire si on lui en donne les moyens. A Ottawa, le sénateur Bolduc a pris soin de voir à ce que les subventions fédérales soient attribuées à la route de la Chaudière ou à celle des Tring. Mais les habitants de la Beauce continuent de s'opposer féroceement au nouveau projet (57).

L'indécision du gouvernement québécois laisse ces projets en plan pendant 1892. Mais cédant finalement aux pressions du Québec-Central, il permet finalement, au début de 1893, que la compagnie construise l'embranchement des Tring, sans exiger la construction simultanée de l'embranchement de la Chaudière jusqu'à Saint-Georges (58). Aussi, le gouvernement nomme deux directeurs (Linière Taschereau et Joseph-Edmond Roy) pour siéger dans le conseil d'administration du Québec-Central, mais la compagnie reste silencieuse. Forcée de se déclarer, elle finit par refuser d'accepter les directeurs nommés par le gouvernement tout en les acceptant par politesse envers le gouvernement! Elle les refuse mais les

- 56 - Au mois de février 1889, de nombreuses résolutions demandent de l'aide en faveur du Québec-Central, provenant de Sainte-Evariste, de Saint-Victor, de Saint-Ephrem, et d'ailleurs.. Ces documents se trouvent dans ANQ Cdf tir 80. Quant aux requêtes des paroisses opposées aux intentions de la compagnie, elles sont dans ANQ Cdf tir 78. Voir également F. Morisset et al. à Garneau, Saint-Georges-de-Beauce 23 novembre 1890, et F. Morisset à Garneau, Saint-Georges-de-Beauce 1er décembre 1890, dans ANQ Cdf tir 78. Aussi, le "Factum des partisans de la ligne de Tring à Mégantic", par Narcisse Proulx, ptre, Québec 11 décembre 1890, dans ANQ Cdf tir 80.
- 57 - Document de F. Grundy, sans destinataire, ni lieu, 17 décembre 1890, dans ANQ Cdf tir 80. Aussi le Memorial of the Chaudière Valley to the directors, shareholders, and holders of the debentures. Quebec Central R.R. Company in London, England. May 5th 1891. Un exemplaire de cette brochure existe dans ANQ Cdf tir 78.
- 58 - Herepath's, 10 juin 1893, p. 599. G.-A. Nantel à F. Grundy, Québec 29 juillet 1892 et copie de l'arrêté en conseil 31, le 19 janvier 1893, dans ANQ Cdf tir 78.

accepte, en somme (59).

Le contrat de construction de l'embranchement de 59 milles, entre le lac Mégantic et la jonction de Tring, est donné à MM. Holt & Lukes, de Québec, le 27 juillet 1893. Les premiers vingt milles sont terminés en septembre 1894, mais seulement une quarantaine à la fin de l'année, date fixée par le gouvernement pour l'achèvement complet de la voie. La province ayant accordé un nouveau délai, l'embranchement ouvre à la circulation à l'automne de 1895 (60).

Ces dernières constructions achèvent le réseau du Québec-Central, sauf l'embranchement de Saint-François qui sera construit au XXe siècle et se prolongera ultérieurement jusqu'au lac Frontière. En 1912, le Pacifique-Canadien loue pour 999 ans le réseau du Québec-Central, à partir du 1er janvier 1913. Le capital de la compagnie louée s'établit alors à £694.850 en actions, £604.837 en "First Mtg Debenture Stock 4%", et la compagnie se prépare à émettre une nouvelle série de £338.000 en "Second Mtg Debenture Stock 3½%" et de £338.000 de "Third Mtg Bonds" (5%, 50 ans). En vertu du bail, le Pacifique-Canadien s'engage à verser les intérêts sur tous ces titres, et aussi à payer 4% de dividendes sur les actions du Québec-Central. Ce réseau possède alors une voie composée de trois éléments: un premier entre Sherbrooke et Lévis (137,5 milles), un second

59 - Nantel à Grundy, Québec 25 novembre 1893 et T. Lindlay à Nantel, Londres 30 janvier 1894, dans ANQ Cdf tir 78.

60 - Herepath's 1er juin 1894, p. 523. Louis Vallée à Nantel, Québec 25 septembre 1894; L. Vallée à Nantel, Québec 3 octobre 1895 (copie), dans ANQ Cdf tir 79. Voir aussi la copie de l'arrêté en conseil 568, le 5 novembre 1894; Holt & Lukes à Nantel, Tring Junction 7 novembre 1894; F. Grundy à Nantel, Sherbrooke 28 décembre 1894; Holt & Lukes à Nantel, Tring Junction 14 décembre 1894, dans ANQ Cdf tir 77.

de 60 milles entre la jonction de Tring et Mégantic, enfin un troisième de 56 milles entre la jonction de la Beauce et Sainte-Sabine. L'acquisition de ce réseau donne au Pacifique-Canadien une route beaucoup plus directe entre la ville de Québec et Boston, et aussi une présence importante dans la région au sud de la ville de Québec.

Le Vallée-Massawippi, que le Québec-Central loue en 1921, est une petite ligne ferroviaire qui relie la ville de Newport (près de la frontière américaine) à Sherbrooke. Le chemin de fer de la Vallée de la Massawippi (désormais: Vallée-Massawippi), né en 1862, se propose de construire une voie ferrée depuis un point situé sur le Grand-Tronc au nord, entre Lennoxville et Compton, et un point au sud qui serait soit Place Benson, dans le Stanstead, soit la frontière américaine où pourrait se faire un raccordement avec le Connecticut & Passumpsic. Le projet soulève l'opposition du Stanstead-Shefford-Chambly, une compagnie qui ambitionne de se rendre jusqu'à Saint-Lambert et qui appartient au Vermont-Central, le grand rival du Connecticut & Passumpsic.

Ce dernier naquit en 1835, dans l'Etat du Vermont où il construit dans les années suivantes une voie qui, en 1863, se rend à la frontière canadienne. Au début, la compagnie songeait à se raccorder au Stanstead-Shefford-Chambly qui doit alors relier Saint-Lambert à la frontière américaine, mais l'acquisition de cette compagnie par J.G. Smith du Vermont-Central coupe court à ce projet et prive le Connecticut & Passumpsic d'un débouché canadien. Menacé de s'arrêter à la frontière, en pleine forêt, près du lac Memphrémagog, il appuie la formation d'un autre projet, le Vallée-Massawippi qui donnerait au moins accès à Sherbrooke. Cette section entre la frontière et Sherbrooke ouvre en

1870, et le Connecticut & Passumpsic la loue aussitôt. Toutefois, le Vallée-Massawippi risque aussi de devenir une ligne sans débouché puisqu'à Sherbrooke, le Grand-Tronc n'a aucun intérêt à favoriser une rivale offrant une autre route vers la côte atlantique. Comme solution à ce dilemme, le Connecticut & Passumpsic s'intéresse au Sud-Est, qui se propose également de relier Montréal et la frontière américaine. Mais le Sud-Est s'arrête à Richford, alors que le Connecticut & Passumpsic s'arrête à Newport (Voir la carte XXVII). Ce dernier finance donc, en émettant \$370.000 d'obligations, la construction du chemin de fer des rivières Missisquoi et Clyde (désormais: Missisquoi-Clyde) pour relier les deux villes américaines de Richford et Newport, toutes deux situées à la frontière. Le Connecticut & Passumpsic avance aussi \$60.000 au Sud-Est qui accepte par ailleurs de louer le Missisquoi-Clyde. En 1875, le Sud-Est et le Missisquoi-Clyde sont tous deux loués conjointement au Connecticut & Passumpsic et au Boston-Concord-Maine. Malgré les efforts du Connecticut & Passumpsic pour prolonger le Sud-Est jusqu'à Montréal, ce dernier tombe en faillite en 1882 et le locataire en cesse alors l'exploitation (61).

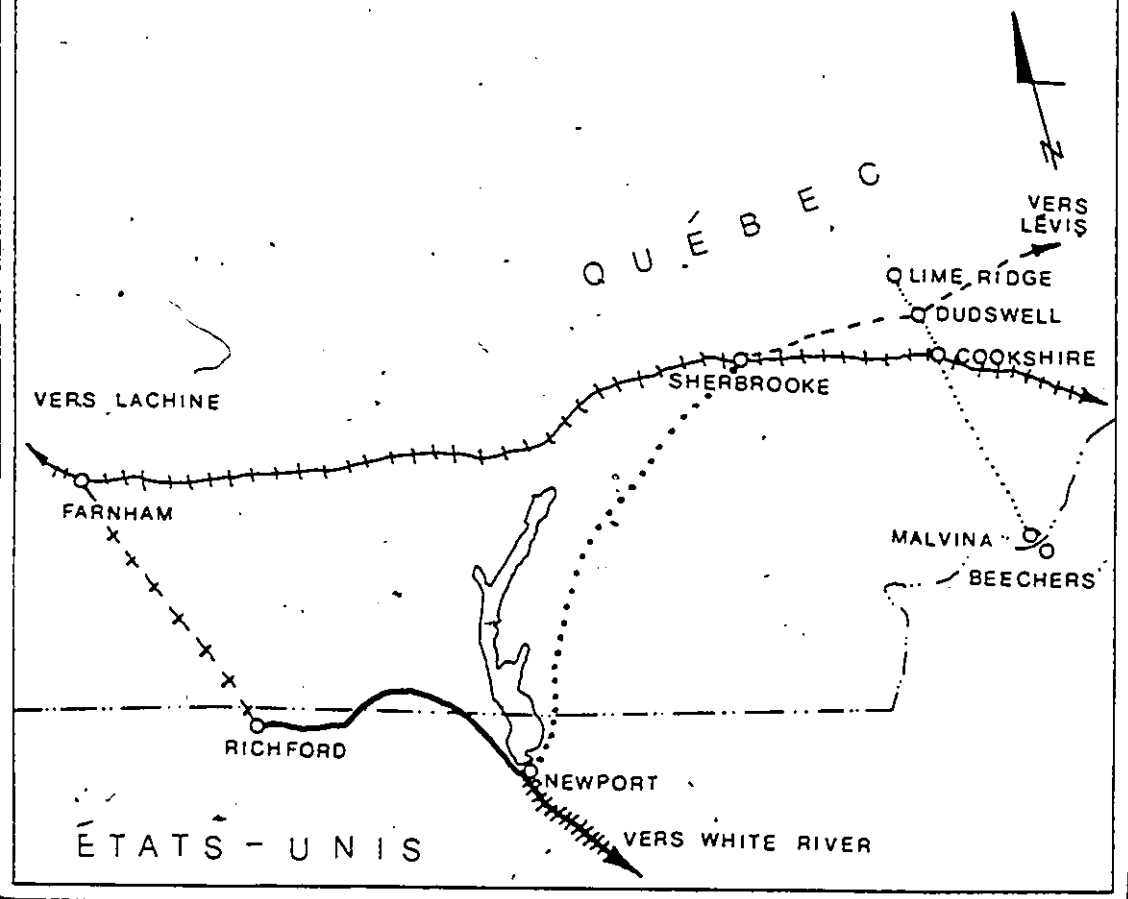
Quant au Vallée-Massawippi, il jouit aussi de l'appui financier du Connecticut & Passumpsic qui souscrit \$70.000 au fonds social, émet \$400.000 en obligations, trouve des fonds américains pour construire la voie et obtient \$165.000 en souscriptions municipales (62). Ainsi le

61 - G.P. Baker, The Formation of the New England Railroad Systems, p. 248-250; W.J. Wilgus, The Railway interrelations of the United States and Canada, p. 49; J.M. et E. Trout, The Railways of Canada, p. 161.

62 - M. Hamelin, Les premières années du parlementarisme québécois 1867-1878, p. 99-100.

QUELQUES EMBRANCHEMENTS DU PACIFIQUE-CANADIEN DANS LE SUD EST DU QUÉBEC

- ++++ LE PACIFIQUE-CANADIEN
- LE VALLÉE-MASSAWIPPI
- LE QUÉBEC-CENTRAL
- LE MISSISQUOI-CLYDE
- LE HEREFORD
- + + + LE SUD-EST
- ++++ LE CONNECTICUT & PASSUMPSIC



Connecticut & Passumpsic finance, construit, et finalement loue les 31,8 milles du Vallée-Massawippi pour en faire sa section canadienne. La ligne s'arrête à Lennoxville, et de cet endroit à Sherbrooke, la compagnie utilise la voie du Grand-Tronc qui fait poser un troisième rail pour accommoder le matériel roulant de grandeur "normale" de 4'8½", en vertu d'un traité d'une durée de 99 ans. Cet acte deviendra nul si le Connecticut & Passumpsic vend ses intérêts dans le Vallée-Massawippi, précaution plus que louable quand on sait que ce dernier sera plus tard vendu au Pacifique-Canadien (63).

Un autre fait digne d'attention, c'est que le Vallée-Massawippi construit toute sa voie sans obtenir de subventions gouvernementales, fait plutôt rare dans les annales ferroviaires canadiennes. Mieux encore, les actionnaires de la compagnie se payent même des dividendes de 3 à 6% annuellement entre 1871 et 1886. Il existe à l'époque peu d'exemples québécois où les actionnaires reçoivent des dividendes. La compagnie ne touchera qu'en 1899 une première subvention fédérale pour prolonger sa voie jusqu'à Stanstead Plain.

En 1887, le Boston & Lowell loue le Connecticut & Passumpsic (y compris le Vallée-Massawippi) et en 1921, il sous-loue au Québec-Central sa section canadienne, c'est-à-dire le Vallée-Massawippi. Depuis 1912, on se rappelle que le Québec-Central appartient au réseau du Pacifique-Canadien. Il obtiendra en 1946 la majorité des actions du Vallée-Massawippi.

63 - Le traité du 23 septembre 1873 se trouve dans Gr Tr Agr, APO RG 30, vol 2208, section B, no 27.

Avec cette ligne, nous terminons l'historique du réseau du Québec-Central au XIXe siècle. Il apportera plus tard au Pacifique-Canadien un important ensemble de lignes dans la région entre Sherbrooke et Lévis. Mais sur la rive sud, le Pacifique-Canadien fera l'acquisition d'une autre ligne, celle qui appartient au Maine-Central, c'est-à-dire le Hereford et sa propriété du Dominion-Lime.

III - Le Hereford

Le chemin de fer d'embranchement de Hereford (désormais: Hereford) désigne une voie ferrée construite entre la frontière du New-Hampshire et Lime-Ridge, en traversant Cookshire et Dudswell (voir la carte XXVII). Elle appartient au Maine-Central jusqu'en 1927 quand il la vend au Pacifique-Canadien qui n'en exploitera cependant qu'une section, laissant le reste à l'abandon. Ainsi, le Hereford se compose de trois éléments: une première section de 35 milles entre la frontière et Cookshire, une deuxième de 13 milles entre Cookshire et Dudswell, enfin une dernière, la voie du Dominion-Lime, qui se rend jusqu'à Lime-Ridge. A partir de 1890; le Hereford est tous simplement la section canadienne du Maine-Central et il reflète la préoccupation des compagnies de la Nouvelle-Angleterre qui cherchent des prolongements au nord en direction du fleuve Saint-Laurent, accès que leur bloque plus particulièrement le Vermont-Central. En 1875, le Eastern prend le contrôle du Maine-Central et passe lui-même sous celui du Boston & Maine. Durant les années quatre-vingt, celui-ci cherche à se raccorder au Pacifique-Canadien à Cookshire, et au Québec-Central à Dudswell (64). En 1888, le Maine-Central a réuni des lignes qui relient

64 - Baker, The Formation of the New England Railroad Systems, dont le chapitre IX porte sur "The Maine Central System", p. 202-225.

Portland (Maine) à la frontière du Québec dans les environs de Beecher's Falls. On comprend donc son intérêt dans l'éventuelle construction du Hereford.

En 1882, le gouvernement provincial vote une subvention pour un chemin de fer de 30 milles qui se raccorderait au Boston-Concord-Maine. D'abord attribuée au International, le chemin de fer du ministre fédéral J. H. Pope, la subvention est plus tard transportée au Hereford. En 1886, le gouvernement fédéral donne à son tour \$3.200 le mille pour 134 milles entre l'International et la frontière des Etats-Unis. Pour obtenir ces fonds, le Boston-Concord-Maine décide alors de construire lui-même cette voie et à cette fin, il fait constituer au Canada une compagnie (65). L'International ne soulève aucune objection quand le gouvernement fédéral accorde une charte au Hereford en 1887. Cette constitution autorise la construction d'une voie ferrée entre la ligne du Atlantique-Nord-Ouest, qui vient d'acquérir l'International, et celle du Boston-Concord-Maine, ou tout autre chemin de fer touchant la frontière nord du Vermont ou du New-Hampshire. Le Lévis-Kennebec n'ayant pas réussi à construire une voie ferrée entre la région de Québec et le Maine, il reste là un besoin économique insatisfait, que le Boston Air Line cherche à combler, et dont le Hereford doit devenir un maillon. Les véritables promoteurs du Hereford sont des capitalistes de Boston:

65 - Robert Dorman (ed.), A Statutory History of the Steam and Electric Railways of Canada, 1836-1937, Ottawa, King's Printer, 1938. Voir aussi les Rapports annuels du Ministre des chemins de fer et canaux, diverses années, dans D.S.C. Enfin, voir W.B. Ives, avocat du Hereford et de l'International, à E. Moreau, Sherbrooke 5 novembre 1887, dans ANQ Cdf tir 27.

Several Boston and other American Capitalists have identified themselves with the Enterprise and have become shareholders in the Hereford Railway Company...The same American Capitalists are promoters of the Boston & Quebec Air Line a bill to incorporate which is now before the Legislature (66).

Par cette voie canadienne, ils veulent non seulement atteindre Québec, mais peut-être surtout Montréal et l'Ouest, canadien ou américain.

Les travaux de construction du Hereford débutent en juin 1888, sous un contracteur du Rhode Island nommé Sweatt. Il donne plusieurs sous-contrats qui sont à l'origine de très nombreux problèmes. Notamment, deux de ces sous-contrats appartiennent à l'entreprise "Shirley, Corbett & Cie", pour faire du terrassement et pour poser du ballast et des rails. A leur tour, ces sous-contracteurs donnent des sous-contrats. Toutes ces opérations sont garanties par une somme de \$5.000 que Shirley, Corbet & Cie ont déposée dans les coffres de la compagnie. Mais en septembre 1888, Sweatt remet à des sous-contracteurs \$20.000, plus la garantie de \$5.000. Ces petits entrepreneurs encaissent le chèque et prennent la clé des champs. Plusieurs ouvriers sont laissés pour compte, et des curateurs sont nommés pour prendre en main les affaires des entreprises en banqueroute (67). Pour sa part, le Hereford refuse toute responsabilité dans cette affaire. L'avocat de la compagnie suggère même que les réclamants portent leur cause devant les tribunaux. Cette insolence est d'autant plus impertinente qu'un bon nombre des ouvriers sont en fait des immigrants italiens,

66 - W.B. Ives à Garneau, Québec s.d. [7 juin] 1888, dans ANQ Cdf tir 87.

67 - Ives à Garneau, Sherbrooke 14 novembre 1888; aussi le rapport de John P. Noyes, 1889, dans ANQ Cdf tir 87.

venus on ne sait d'où et attendant apparemment leur entrée aux Etats-Unis. Supposer que ces ouvriers qui parlent à peine l'anglais, comme l'atteste la mauvaise qualité de leurs lettres, iraient devant les tribunaux, c'est en somme proposer l'abandon des réclamations, et d'autant plus que chaque somme est minime. Tout au long du conflit, la compagnie prétend que le gouvernement n'a pas à s'immiscer dans cette question et reste complètement intraitable (68).

Un partisan libéral de la région, cependant, s'en mêle. Moïse Roy, maître de poste de Malvina, affirme avoir lui-même perdu \$200 "pour pension fournie aux travailleurs". Il prétend que le Hereford s'est emparé de l'équipement des sous-contracteurs, mais refuse de payer leurs dettes. Roy propose donc ses services pour recueillir les réclamations contre la compagnie, ce qu'il semble du reste avoir déjà commencé:

J'ai été mis à la porté d'un conservateur, ne voulant pas me permettre de prendre des signatures dans son camp sur la ligne du Hereford. S'ils sont polis et gentils ces bleux; ils ne peuvent s'empêcher de montrer ce qu'ils sont; canailles et crasse.

Si le gouvernement Mercier acquittes (sic) les dettes de la compagnie envers les ouvriers et autres qui ont aidé la construction de cette voie ferrée, par d'autres moyens, il peut dire qu'il entrera dans le comté de Compton à pas de géant (sic) au (sic) prochaines élections (69).

Manifestement aveuglé par la partisanerie politique, Roy voit même une "affaire ourdie d'avance" dans cette faillite. Plusieurs réclamations

68 - Ives à Garneau, Sherbrooke 14 novembre 1888 et lettre de Raffaele Sciullo (2), Buffalo (New-York) 30 juillet 1891, dans ANQ Cdf tir 108.

69 - Moïse Roy à Mercier, Malvina 2 novembre 1888; voir aussi la requête des habitants du canton de Auckland et autres à l'honorable P. Garneau, Malvina 30 octobre 1888, dans ANQ Cdf tir 87.

parviennent au gouvernement, environ deux cents au total.

A ces problèmes vient aussi s'ajouter une grève des ouvriers au cours du mois d'octobre. Quand le contracteur principal, Sweatt, essaie de reprendre les travaux de construction abandonnés, les ouvriers et les sous-contracteurs refusent de travailler, ne voulant traiter directement qu'avec la compagnie du Hereford. La grève éclate donc au début d'octobre, et le consul italien de Montréal, un certain Mariotti, vient prêter ses bons offices. Les deux parties conviennent d'un arrangement en vertu duquel les ouvriers, travaillant par groupes, sont payés à mesure qu'ils terminent certains travaux, et à la fin du contrat, la compagnie devra leur remettre leurs salaires non payés par les sous-contracteurs. Grâce à cette intervention du consul, la compagnie peut reprendre ses travaux avec quatre groupe d'hommes (120 en tout), les autres continuant de travailler au salaire quotidien de \$1,25. Mais certains, dans ce deuxième groupe, continuent de réclamer les salaires impayés de septembre:

Encouraged, however, by agitators, who always seemed to be present on such occasions, they, some of them particularly the Greek laborers, insisted on being paid for September precisely as those were who want to work under the contracts, and they carried it so far as to attempt a second strike. The Company, however, paid them up in full at a dollar and a quarter a day for the time they had worked for the Company, and discharged them (70).

Pour protéger "l'ordre public", le préfet ("warden") du comté de Compton, qui est aussi (félix fortuna!) le gérant du Hereford, et deux magistrats (dont un est le beau-père de J.H. Pope, allié du Hereford, et l'autre

70 - Ives à Garneau, Sherbrooke 14 novembre 1888, dans ANQ Cdf tir 87.
Ives est à ce moment trésorier de la compagnie.

le fils de Pope), font venir la troupe.

Les adversaires de la compagnie voient dans cet appel de la milice un geste injustifié du préfet bien plus soucieux des intérêts de la compagnie que de ceux du comté. Cet appel de la milice se fait d'ailleurs sans la préparation des documents légaux nécessaires, car il n'en existe aucun à Cookshire. Des citoyens de la région demandent donc l'intervention de Québec pour que la milice ne soit pas payée à même les fonds publics, puisque cet appel fut fait

in the interest of the Coy while they through the Contractor absconding cheated the workmen out of what was due them in wages. It is a fact these poor working men were defrauded as well as many taxpayers (71).

Ce plaignant, Thomas B. Munro, dit qu'il n'est pas la peine de faire appel aux instances locales qui sont, selon ses mots, "in the hands of the clique & subservient to them" (la compagnie).

A la fin du mois de novembre, J.-B. de Grosbois demande que le gouvernement fasse une enquête sur les affaires de la compagnie, et il suggère de nommer J.P. Noyes, un avocat de Waterloo, pour conduire cette enquête: "Ce monsieur est qualifié et les sacrifices qu'il a fait pour le parti sont suffisants du moins je l'espère pour lui faire obtenir cette faveur" (72). Au début de 1889, le gouvernement se décide à intervenir, mais W.B. Ives, le député fédéral de Richmond-Wolfe, qui est aussi l'avocat de la compagnie, propose qu'une seule cause soit portée devant les tribunaux, et que la compagnie paye toutes les réclamations si le

71 - Thomas B. Munro à Mercier, Robinson 6 novembre 1888, dans ANQ Cdf tir 87.

72 - J.-B. de Grosbois à Mercier, Roxton-Falls 27 novembre 1888, dans ANQ Cdf tir 87.

tribunal donne raison à la réclamation portée en justice. Il prétend que seuls les tribunaux peuvent trancher, et il brandit enfin l'ultime menace, la fuite des capitaux:

...it will drive away from the Province Wealthy and Enterprising American capitalists to whom the People were looking to extend the railway in question...indeed the men more likely than any other to put money into Quebec bridge...(73).

Mais de Grosbois renouvelle sa demande d'enquête au mois de mars 1889, et le gouvernement somme aussitôt la compagnie de Hereford de régler toutes les réclamations contre elle sous peine d'une intervention. Le 17 avril, de Grosbois propose à nouveau le nom de J.P. Noyes, qui est alors nommé "commissaire spécial", avec des honoraires quotidiens de \$10, pour enquêter sur les réclamations contre le Hereford (74). Cette nomination suscite une vive indignation chez les promoteurs de la compagnie. William Sawyer écrit au ministre Garneau:

This letter is to notify you and your government that the Hereford Railway Company deny that they are legally liable to pay any such claims but the Company is ready to leave the question of their liability to the decision of the courts in a test case...

The Company hereby notify you that they protest formally against any portion of their subsidy being devoted to the payment of the debts of Shirley, Corbett & Co and that upon the completion of their railway they will demand payment in full amount of their subsidy (75).

Mais Sawyer proteste en vain car le gouvernement est décidé à agir.

73 - Ives à Garneau, Ottawa 5 février 1889, dans ANQ Cdf tir 87.

74 - J.-B. de Grosbois à Garneau, Québec 20 mars 1889; J.-B. de Grosbois à Garneau, Québec 17 avril 1889; copie de l'arrêté en conseil 179 du 17 avril 1889, dans ANQ Cdf tir 87.

75 - William Sawyer à Garneau, Cookshire 30 avril 1889, dans ANQ Cdf tir 87.

Malgré tout, les vingt premiers milles de voie ouvrent en février 1889, soit dix milles à l'extrémité nord, et dix à l'extrémité sud de la ligne, entre Cookshire et la frontière (Voir la carte XXVII). Au cours de 1889, la voie est prolongée depuis Cookshire jusqu'à Dudswell au nord, soit une distance de 13,02 milles, afin d'y établir un raccordement avec le Québec-Central et avec ce que la compagnie appelle le Dudswell Line Railway (le Dominion-Lime?). A la fin de l'année, il existe une voie continue entre la frontière et Dudswell, et la totalité ouvre à la circulation au début de 1890. Selon l'ingénieur Louis Vallée, "la compagnie n'a rien épargné pour faire un chemin de première classe sur ces deux sections" (76). Comme le Dominion-Lime (cf infra), le Hereford est brièvement exploité par le Upper Coos, puis dès 1890 par le Maine-Central.

Quant au commissaire Noyes, il se rend sur place et reçoit les réclamations qui lui viennent de toutes parts: toutes les régions du Québec, de l'Ontario, des Etats-Unis. Elles sont toutes examinées par Noyes et par l'ingénieur de la compagnie. Certains présentent des réclamations basées sur leur propre évaluation, et d'autres oublient de tenir compte des paiements déjà reçus. Les ouvriers passaient d'un sous-contracteur à l'autre,

76 - Bladen, op. cit., II, p. 70. C.A. Bailey au Commissaire des travaux publics, Cookshire 22 janvier 1889; rapport de L. Vallée à Garneau, Québec 28 janvier 1889; Ives à Garneau, Sherbrooke 25 novembre 1889; rapport de Vallée à Garneau, Québec 2 décembre 1889; rapport de Vallée à Garneau, Québec 8 janvier 1890, dans ANQ Cdf tir 87.

et, comme dans les cas d'Italiens, recevaient de nouveaux numéros, règle générale, à chaque changement de patrons. Il y avait aussi changement continuuel d'une pension à une autre, et c'est ce qui a mêlé les comptes des maisons de pension (77).

Les fournitures sont livrées sans contrôle. Et pour bien compliquer le tout, certains contracteurs possèdent des magasins où ils vendent des marchandises soit à leurs ouvriers, soit aux maisons de pension. Il faut donc soustraire ces factures des réclamations. Dans son rapport, Noyes fait longement état des difficultés qu'il dut surmonter. Certains problèmes sont plus complexes, comme le cas des Italiens qui ont embauché un avocat de Sherbrooke, J. Leonard, pour les représenter. Or plusieurs de ces malheureux immigrants ont déjà quitté le Canada pour les États-Unis, laissant souvent leur réclamations entre les mains de divers agents. Même le consul italien de Halifax entra en communication avec Noyes (78). Des arrêtés en conseil donnent suite aux actions du commissaire spécial. Le 16 janvier 1890, un chèque de \$36.131, tiré sur la subvention du Hereford, servira à payer les réclamations (79).

Le Hereford porte la question devant les tribunaux pour obliger le gouvernement à restituer toute la subvention à la compagnie. Mais comme elle déjà en train de demander à Québec une aide supplémentaire, la

77 - Rapport de John P. Noyes, 28 août 1889 dans ANQ Cdf tir 87. Il existe une traduction française de ce rapport, publiée dans D.S.Q. vol. 23, 1890, doc no 7, p. 103-117.

78 - J. Leonard à Mercier, Sherbrooke 7 mars 1888; Leonard à Mercier, Sherbrooke 17 mars 1889; Noyes à E. Moreau, Waterloo 31 décembre 1889; Leonard à Moreau, Sherbrooke 17 septembre 1889, dans ANQ Cdf tir 87.

79 - Copie de l'arrêté en conseil 651 du 24 décembre 1889 et 448 du 16 septembre 1889, dans ANQ Cdf tir 87.

compagnie abandonne sa poursuite légale (80). En fait, elle cherche à faire un peu de marchandage en offrant de retirer sa pétition de droit contre le gouvernement si celui-ci lui apporte une aide en faveur du Dominion-Lime pour construire la voie entre Dudswell et Lime-Ridge, puisqu'elle a loué cette ligne en 1889. La compagnie possède déjà, pour cette section, une subvention fédérale de \$3.200 le mille (81), et en voudrait l'équivalent de Québec. Le Hereford suggère que le gouvernement provincial accorde une subvention à cette voie et prenne l'argent pour payer les dettes des sous-contracteurs. Pour tout dire, la compagnie propose que le gouvernement paye lui-même les réclamations! La compagnie fait voir que la ligne sera un maillon dans le Québec & Boston Air Line. A la veille des élections de 1890, le gouvernement de Mercier promet à la compagnie \$3.200 le mille pour 18 milles (82).

A ce même moment, le 18 mai 1890, le Hereford et le Dominion-Lime sont loués au Maine-Central pour 999 ans. Il en continuera l'exploitation jusqu'en 1925 quand il voudra la cesser. Le gouvernement fédéral ordonne alors la réouverture de la voie, ce que le Maine-Central se déclare incapable de réaliser. En 1927, la voie du Hereford entre dans le réseau du Pacifique-Canadien, mais seule la section entre Cookshire et Malvina sera exploitée, le reste de la ligne étant abandonné.

80 - Ives à Garneau, Sherbrooke 9 janvier 1890, dans ANQ Cdf tir 87.

81 - Requête du Hereford, le 20 février 1890, dans D S C 1889, vol XXII, no 15, doc no 22m, p. 9-10.

82 - Mercier à Ives, Québec 21 mai 1890; Moreau à Garneau, Québec 15 septembre 1890, dans ANQ Cdf tir 87.

Conclusion

A la grande artère qui relie Montréal au port de Saint-Jean (NB), le Pacifique-Canadien ajoute progressivement plusieurs éléments qui viennent augmenter son réseau sur la rive sud du Saint-Laurent. Cette expansion se fait principalement par l'acquisition de trois réseaux: le Sud-Est, le Québec-Central et le Hereford. Au départ, nous trouvons souvent des petites lignes vouées à la colonisation ou soulevant un intérêt très local. Ces chemins de fer se fusionnent pour donner des réseaux au service des régions ou de quelques centres urbains. Enfin, ces ensembles régionaux entrent dans les grandes stratégies ferroviaires et passent sous le contrôle d'entreprises encore plus considérables. Cet échaffaudage de lignes, selon les cas, peut comporter plusieurs paliers.

Le réseau du Sud-Est présente plusieurs caractéristiques intéressantes. Deux compagnies l'ont précédé. D'abord le Richelieu-Drummond-Arthabaska, une ligne de colonisation pour ouvrir au peuplement la région entre l'embranchement d'Arthabaska et la ligne principale du Grand-Tronc, et relier cette zone à Sorel. Ensuite le chemin de fer de jonction des Comtés du sud-est. Les deux entreprises se fusionnent en 1872 et prennent le nom de Sud-Est. Désormais, la vocation de la compagnie n'est plus régionale, mais elle entre dans la lutte que se livrent plusieurs compagnies ferroviaires de la Nouvelle-Angleterre pour accéder à la région de Montréal. Le Sud-Est achèvera une voie complète depuis Sorel jusqu'à la frontière américaine, avec un embranchement à Farnham. Mais la partie nord de la voie intéresse de moins en moins la compagnie, qui laisse la section entre Drummondville et L'Avenir dans un complet état d'abandon. Les municipalités de la région lésée protestent, mais en vain. C'est que

le Sud-Est devient un intermédiaire apprécié par certaines lignes américaines, comme le Connecticut & Passumpsic, qui cherchent un moyen de parvenir à Montréal et à briser le monopole qu'exercent en cette matière le Grand-Tronc et le Vermont-Central. Durant les années soixante, ce dernier a fait construire le Jonction-Montréal-Vermont et a acquis la maîtrise du Stanstead-Shefford-Chambly. Frustrées d'un accès direct à Montréal, plusieurs compagnies américaines désirent contourner l'obstacle que constituent le Grand-Tronc et le Vermont-Central. A la fin des années soixante, le Connecticut & Passumpsic a prolongé sa voie jusqu'à la frontière canadienne, près de Newport, où il espère se raccorder avec une ligne canadienne. Il finance la construction du Vallée-Massawippi, chemin qui permet de relier Newport à Sherbrooke. A cet endroit, la seule ligne d'importance est le Grand-Tronc, qui n'a aucun désir, bien au contraire, d'encourager un rival pour le trafic vers la côte atlantique.

Le Connecticut & Passumpsic doit donc chercher un autre débouché vers le nord. D'où son intérêt dans le Sud-Est, qui peut ainsi devenir un moyen de parvenir à la région de Montréal. Le Sud-Est loue en 1881 la section nord du Montréal-Portland-Boston, entre Farnham et Saint-Lambert. Ayant aussi loué, à la même époque, le Jonction-Lac-Champlain-Saint-Laurent, dont la ligne s'étend de Saint-Guillaume à Stanbridge, le Sud-Est possède un réseau important jouissant de nombreux points de raccordement avec les autres compagnies ferroviaires. Une conséquence nette de ce nouveau rôle que les circonstances obligent le Sud-Est à jouer, c'est sa préoccupation décroissante dans la section nord de la compagnie, entre Sorel et L'Avenir. En 1894, la section est tout simplement abandonnée par le Pacifique-Canadien, le propriétaire du Montréal-Atlantique, le successeur

du Sud-Est. En acquérant cette propriété et toutes ses lignes, le Pacifique-Canadien agrandit considérablement son réseau au sud de Montréal, là où le Grand-Tronc et le Vermont-Central avaient longtemps régné seuls. Constitué d'abord à partir de lignes très locales, le Sud-Est entre donc dans les grandes stratégies ferroviaires qui forment le fonds de l'expansion des chemins de fer à la fin du XIXe siècle. Dans les fusions de chemins de fer, les intérêts locaux doivent presque toujours céder le pas aux grandes stratégies continentales.

Le Québec-Central, lui, conservera plus longtemps son caractère de réseau régional. Construit durant les années soixante-dix pour relier la région de Sherbrooke à celle de Québec, il est un contemporain du Lévis-Kennebec qui veut d'une part ouvrir la Beauce à la colonisation, et d'autre part créer une route plus directe entre Québec et la côte atlantique. Les deux entreprises, au départ, se montrent très préoccupées par la colonisation. La ligne du Québec-Central traversera l'Estrie et parviendra à la fin de la décennie à la jonction de la Beauce, où elle se raccorde au Lévis-Kennebec, dont les progrès sont moins notables. Cette compagnie connaît une existence extrêmement tourmentée. Après avoir abandonné l'idée d'utiliser des rails de bois, elle donne le contrat de construction à L.-N. Larochelle et à C.A. Scott. Pour financer la construction, les deux contracteurs font des arrangements avec un financier anglais, John L. Reed. Après avoir promis de financer la construction, il prétexte le manque de participation financière des Canadiens et le manque de générosité du gouvernement provincial pour cesser toute aide. Cette décision met brusquement fin aux travaux de construction, et finit par mettre la chicane entre les deux contracteurs, Larochelle disant que Scott a tout cédé à

Reed sans rien obtenir de lui, Scott affirmant que Reed avait contribué tout le capital utilisé par la compagnie. Reed cherche à prendre le contrôle de la compagnie, mais les directeurs et Larochelle entendent s'y opposer. Les contracteurs font faillite, et la compagnie, incapable de payer les intérêts sur les obligations que Reed a achetées à vil prix, tombe elle aussi en faillite, et est vendue aux enchères en 1880. Le Québec-Central se porte alors acquéreur de la voie.

Ce conflit entre Reed et Larochelle pose cependant la question de l'apport respectif du capital canadien et du capital étranger (britannique ici) dans la construction des chemins de fer. Le cas du Lévis-Kennebec ne permet pas d'éclaircir la question, mais il semble acquis que la grande partie des liquidités provenaient de la Grande-Bretagne, alors que les Canadiens fournissaient d'une part les subventions des divers niveaux de gouvernement, et d'autre part des matériaux et des services. Les capitaux anglais, par contre, ne venaient pas tous au Canada, car ils servaient principalement à acheter en Angleterre du fer et d'autres matériaux nécessaires à la construction de la voie.

Durant les années quatre-vingt, le Québec-Central subira les tiraillements de rivalités régionales. Les Beaucerons tiennent beaucoup à ce que la voie de l'ancien Lévis-Kennebec soit prolongée jusqu'à la frontière et même jusqu'à l'océan, mais la compagnie manifeste peu d'intérêt pour ce projet. D'autant moins que la Législature du Maine pose des conditions très onéreuses pour obtenir le droit d'un raccordement au Ligne-Directe. Ainsi, le Québec-Central décide de rechercher un raccordement en territoire québécois, à Mégantic. C'est l'origine du projet de l'embranchement des Tring. Les rivalités régionales prendront une ampleur considérable,

souvent attisées par les curés qui défendent les intérêts de leur région. La question épineuse, c'est le désir du Québec-Central de prendre les subventions votées en faveur du prolongement de la Chaudière pour l'affecter à l'embranchement des Tring, ce qui soulève la colère des habitants de la Beauce. Lors de son ouverture, l'embranchement offre une voie plus courte de plusieurs milles entre la ville de Québec et la Nouvelle-Angleterre. La dernière acquisition du Québec-Central est le Vallée-Massawippi, ligne située entre la frontière et Sherbrooke et dont il a été question plus haut en rapport avec le Connecticut & Passumpsic.

Le Hereford est la section canadienne du Maine-Central. Presque tous les réseaux d'importance de la Nouvelle-Angleterre développent des extensions au nord dans le Canada. Profitant de certaines subventions disponibles, le Maine-Central fait constituer le Hereford, dont la voie s'étendra de la frontière, près de Malvina, jusqu'à Cookshire, où passe le Pacifique-Canadien, puis plus au nord jusqu'à Dudswell où passe le Québec-Central. La compagnie prend aussi possession du Dominion-Lime, ce qui prolonge sa voie encore plus au nord jusqu'à Lime-Ridge. L'histoire du Hereford est marquée par de nombreux troubles ouvriers, dont un grand nombre sont des immigrants, surtout italiens. A un moment, il y eut grève, et la compagnie fit même venir la troupe pour se protéger.

CONCLUSION

A l'origine de ce travail, il y avait l'ambition exagérée d'étudier la constitution des réseaux québécois de chemins de fer au XIXe siècle, le financement et l'exploitation de ces entreprises nombreuses, enfin les conséquences économiques pour le Québec de la construction ferroviaire. Deux obstacles ont empêché la réalisation de ce projet: d'abord l'abondance de la documentation manuscrite sur ces sujets, puis le peu d'études consacrées à ces questions. Ainsi, au terme de dépouillements moins complets que nous ne les aurions souhaités, et devant l'évidente nécessité de reconstituer en premier lieu le fil des événements, notre travail a peu à peu pris la forme d'une histoire du développement des réseaux ferroviaires québécois durant les trois dernières décennies du XIXe siècle, et d'une étude du rôle des gouvernements dans la promotion de ces projets, surtout par leur participation au financement des entreprises. Cependant, le dépouillement systématique du fonds du Bureau des chemins de fer, dans les Archives nationales du Québec, et des fonds du Canadien-National, du Ministère des transports et de la Commission canadienne des transports, dans les Archives publiques du Canada, nous permet d'ores et déjà de tirer quelques conclusions en rapport avec le sujet de la thèse.

Avant de nous arrêter aux deux institutions majeures qui soutiennent l'expansion des réseaux de chemins de fer, l'Etat et la société anonyme par actions, il nous paraît opportun de situer le développement des sociétés ferroviaires dans un contexte plus large. Pourquoi, en effet, la société québécoise construit-elle des chemins de fer? La réponse, il nous semble, est à la fois économique et sociale. Le profit, le

développement des ressources naturelles, la colonisation: voilà les principales motivations qui expliquent la construction ferroviaire au Québec.

Comme le Canada, le Québec connaît un type de développement économique qui le subordonne aux besoins des marchés extérieurs. L'exportation des matières premières et de produits semi-manufacturés rend le Québec très sensible aux fluctuations internationales des prix et aux besoins des marchés étrangers. Loin d'évoluer en vase clos, l'économie québécoise s'articule, au moins pour son secteur capitaliste, sur les grands mouvements de l'économie occidentale. L'explosion du capitalisme libéral, au XIXe siècle, crée des besoins énormes de matières premières que les puissances européennes cherchent à satisfaire dans les zones périphériques aux centres industriels. La Grande-Bretagne et les Etats-Unis deviennent deux pôles industriels, exerçant sur l'économie québécoise de très fortes influences. Pour profiter de cet état de chose, il se constitue dans les colonies comme le Québec une bourgeoisie marchande vivant principalement de l'exportation de ressources naturelles et de l'importation de produits manufacturés ailleurs, surtout en Grande-Bretagne. Cette bourgeoisie commerciale favorise grandement l'amélioration des moyens de transport: le creusement de canaux, la dragage du Saint-Laurent, la construction de chemins de fer. Ainsi, le coeur de l'économie canadienne bat à la cadence des pulsations des marchés extérieurs. A titre d'exemple, on peut citer les premières constructions ferroviaires (le Champlain-Saint-Laurent, le Montréal-Lachine, le Carillon-Grenville, le Grand-Tronc) pour illustrer les intérêts commerciaux de la bourgeoisie laurentienne, soucieuse

avant tout de participer aux avantages du commerce céréalier de l'Ouest américain. Dans la première phase, le développement des chemins de fer québécois n'est donc pas une évolution autonome, indépendante, mais une réponse locale à des développements économiques dans les grands pays industriels de l'Occident.

Il n'est pas nécessaire de refaire ici l'histoire économique du projet confédératif de 1867, mais rappelons seulement que la bourgeoisie laurentienne, ébranlée par la perte de ses marchés anglais protégés jusque dans les années quarante, et inquiète de perdre ses marchés américains ouverts par le traité de réciprocité de 1854, tente durant les années soixante de créer, à l'intérieur des colonies britanniques de l'Amérique du Nord, un marché pan-canadien. Heureuses d'assister à un éventuel renforcement militaire des colonies, les autorités impériales encouragent activement ce projet. Le volet politique de ce grand dessein se manifeste dans le projet confédératif de 1864-1867. Il réussit si bien qu'en 1873, la Confédération canadienne compte sept provinces. Pour réaliser l'unité économique de cette fédération, le gouvernement central privilégie deux instruments: la construction ferroviaire et l'érection de barrières tarifaires. Ainsi, durant le dernier tiers du XIXe siècle, le gouvernement fédéral fait la promotion active de deux grandes entreprises: l'Intercolonial, construit directement par le gouvernement fédéral, entre 1868 et 1876, pour unir les Maritimes aux provinces centrales, et ensuite le Pacifique-Canadien, véritablement construit entre 1880 et 1886, et reliant la côte du Pacifique aux régions centrales du pays, et même à l'Atlantique. En 1879, la "politique nationale" des Conservateurs érige un système de

tarifs protectionnistes destinés à favoriser les manufactures canadiennes, objectif qui semble se réaliser en partie. La bourgeoisie laurentienne change donc de visage, mais elle continue de favoriser la construction de chemins de fer.

Désormais, les transports servent à développer les ressources naturelles à l'échelle du continent. Malgré des progrès dans le secteur manufacturier, les économies canadienne et québécoise restent très dépendantes des exportations de matières premières. En termes très généraux, il faut donc souligner au départ que les constructions de chemins de fer répondent aux besoins des grands pays capitalistes du XIXe siècle. Sur place, les grands exportateurs de ressources trouvent des alliés naturels parmi ce nombre croissant de promoteurs, d'entrepreneurs, de contracteurs et de politiciens qui veulent favoriser l'amélioration des moyens de transports.

Beaucoup d'hommes d'affaires et de politiciens québécois, au XIXe siècle, veulent fonder la prospérité de leur province sur des rapports économiques plus étroits avec les Etats-Unis. Pour favoriser l'intégration du Québec dans l'économie nord-américaine, plusieurs villes, mais surtout Montréal et Québec, déploient une grande énergie pour favoriser l'établissement de voies de communication entre le Saint-Laurent et les villes américaines de la côte atlantique. Ces dernières, d'autre part, cherchent à se créer un arrière-pays économique et encouragent diverses compagnies à prolonger leur voie ferrée vers le nord, surtout en direction de Montréal, la table tournante du trafic canadien des chemins de fer. Ainsi, le Vermont-Central, le Boston-Maine, le Maine-Central, le New-York-Central, le Delaware &

Hudson achètent ou construisent des lignes leur permettant d'accéder à Montréal. En conséquence, toute la région entre cette ville et la frontière américaine devient la mieux développée du point de vue du réseau de chemins de fer.

Comment une économie sous-développée, dans un pays sous-peuplé par rapport à son étendue, pourrait-elle assurer la construction de chemins de fer? Les voies ferrées doivent traverser de grandes régions peu habitées, peu industrialisées, et peuvent difficilement s'attendre à réaliser des profits. Le financement des divers projets est la pierre d'achoppement que plusieurs ne parviennent pas à franchir. Aussi les sociétés ferroviaires et leurs promoteurs se tournent-ils toujours vers les gouvernements (fédéral, provincial, municipal) pour qu'ils donnent des subventions. Cette opération exige cependant des appuis nombreux qui ne manquent pas de venir. C'est ici qu'interviennent les motifs sociaux favorisant les chemins de fer. Dans le Québec de la deuxième moitié du XIXe siècle, les élites canadiennes-françaises sont très inquiètes de l'émigration, et le clergé prend la tête d'un mouvement visant à établir des colons dans de nouvelles zones de peuplement au lac Saint-Jean, dans les Laurentides, et ailleurs. Ces régions étant souvent difficiles d'accès, les promoteurs de la colonisation encouragent souvent la formation ou la promotion de compagnies de chemins de fer qui trouvent parfois leurs meilleurs appuis chez le clergé, les colons, les commerçants qui vont plaider auprès des gouvernements la cause des entreprises ferroviaires. Ayant décidé de favoriser le développement économique du pays et l'exploitation de ses ressources naturelles, et d'intensifier leurs efforts de colonisation,

les gouvernements peuvent difficilement résister aux pressions les poussant à aider financièrement la construction ferroviaire. Cette aide, durant le dernier tiers du XIX^e siècle, devient d'autant plus importante que l'économie mondiale traverse alors une période de ralentissement. Cette phase (1873-1896) se caractérise par une baisse générale des prix et par le retour de la plupart des pays industrialisés à des régimes protectionnistes.

Deux institutions collaborent intimement à l'expansion des réseaux de chemins de fer au Québec durant le XIX^e siècle: l'Etat et la société anonyme par actions. Leur collaboration est tellement suivie, les complicités sont tellement nombreuses, qu'elles tendent à confirmer la critique socialiste du capitalisme libéral, selon laquelle l'Etat n'est qu'un-instrument de domination au service de la bourgeoisie. Il ne fait en tout cas aucun doute que l'Etat, même s'il contrarie à l'occasion tel ou tel groupe, entretient constamment des relations étroites d'interdépendance, sinon de dépendance, vis-à-vis les entrepreneurs et les promoteurs qui rôdent autour de tous les gouvernements. Les deux institutions vivent dans un état de symbiose, s'appuient mutuellement, participent dans une large mesure à la même idéologie et recherchent en général les mêmes objectifs économiques et sociaux. Demander pourquoi et comment les gouvernements interviennent dans le secteur des chemins de fer, c'est poser le problème des assises de l'Etat, de ses priorités et de ses objectifs. D'une certaine manière, les gouvernements incarnent le dynamisme global d'une société et reflètent ainsi la communauté qu'ils gouvernent. Ces questions sont à l'origine de notre premier chapitre.

Les gouvernements coloniaux poursuivent certains objectifs de développement. Qu'il s'agisse du gouvernement central qui veut occuper tout l'Ouest canadien, le peupler de nouveaux colons et en exploiter les ressources naturelles jusqu'à la côte du Pacifique, ou du gouvernement québécois cherchant à profiter de cette expansion vers l'Ouest et désireux de stimuler l'activité économique et la colonisation sur son propre territoire, nous avons dans les deux cas des gouvernements préoccupés par le développement économique de leur territoire. Ce constant souci se manifeste dans les discours des politiciens et par leurs politiques. Or, au XIXe siècle, c'est une idée reçue que le développement économique passe par l'amélioration des transports. Il n'est donc guère étonnant que les contracteurs, les entrepreneurs et les promoteurs tentent continuellement d'impliquer l'Etat dans le financement des chemins de fer. L'exemple avait du reste été donné durant les années cinquante, alors que le Canada-Uni avait beaucoup aidé le Grand-Tronc. Après 1867, Ottawa assure lui-même la construction de l'Intercolonial, puis fait plus tard construire le Pacifique-Canadien en versant d'importantes et généreuses subventions durant les années quatre-vingt. Au Québec, le gouvernement provincial prend en main, en 1875, deux projets inachevés, et termine la construction de ce qui devient le Québec-Montréal-Ottawa-Occidental, une voie ferrée reliant la ville de Québec à Aylmer et destinée à rejoindre le Pacifique-Canadien arrivant de l'Ouest. Ce sont des cas d'action directe de l'Etat.

Avant 1882, le gouvernement central ne subventionne que les grands projets "d'intérêt général", principalement l'Intercolonial et le

Pacifique-Canadien. A l'époque, les hommes politiques s'entendent pour dire que le gouvernement fédéral violerait l'autonomie des provinces en aidant une ligne "locale". Comme conséquence, le Québec ne croit pas recevoir d'Ottawa sa juste part des subventions aux chemins de fer, et au début des années quatre-vingt, alors que la province supporte une dette publique écrasante, les députés fédéraux du Québec pressent Macdonald de subventionner des lignes situées entièrement dans la province. C'est ainsi qu'à partir de 1882, de nombreuses compagnies québécoises reçoivent des subventions fédérales, habituellement à raison de \$3.200 le mille, mais quelques fois davantage. Ne possédant pas de terres au Québec, le gouvernement fédéral n'en donne pas aux lignes québécoises. A partir de 1883, et en vertu d'une loi passée à cette fin, le gouvernement fédéral déclare toute une série de chemins de fer "à l'avantage général du Canada", ce qui les place sous la seule juridiction du pouvoir central. Au cours des quatre décennies suivantes, nous assistons à un complet glissement de juridiction, de sorte que toutes les compagnies, à mesure qu'elles se fusionnent et deviennent plus importantes, tombent dans le champ de compétence fédérale.

Les objectifs poursuivis par le gouvernement québécois semblent moins clairs que ceux d'Ottawa. Dès 1869, pourtant, Québec inaugure une politique d'aide aux entreprises ferroviaires. Modestes au départ, les subventions augmentent rapidement après 1874. La province offre trois formes d'aide: en argent (celle que préfèrent invariablement les compagnies), en terres (politique chancelante, abandonnée, reprise, puis abandonnée), enfin en garanties d'intérêts. Il faut bien dire, en définitive, que seules les subventions en argent importent, car les

politiques d'aide en terres, au Québec comme partout en Amérique du Nord, ne donnent pas de bons résultats. Ne possédant pas une assiette fiscale suffisante pour payer à même ses revenus ordinaires toutes les subventions promises, surtout quand il entreprend de construire le QMCO, le Québec doit recourir à des emprunts. Le premier, contracté en 1874, est suivi de plusieurs autres de sorte que la dette fondée de la province, en 1896-1897, atteint \$25 millions. A cette même date, les revenus ordinaires de la province ne s'élèvent qu'à \$3,9 millions. Les chemins de fer sont presque entièrement responsables de ce fardeau public.

Dans un pays neuf comme le Canada, où il n'existe pas de grands réservoirs de capitaux, l'intervention financière des gouvernements dans des projets exigeant une énorme capitalisation, s'avère nécessaire. Afin de permettre aux entreprises d'atteindre un seuil de rentabilité, l'Etat verse des subventions pour couvrir une partie de la capitalisation initiale. En offrant cette aide, il fait ainsi baisser, pour les investisseurs, le coût moyen de construction par mille de chemin de fer. Parce qu'ils veulent favoriser leurs objectifs de développement économique et social du pays, tous les niveaux de gouvernement (fédéral, provincial, municipal) participent à cette politique d'aide.

Heureuses de recevoir ces subventions, les compagnies doivent en contrepartie subir d'autres formes d'interventions gouvernementales. En attachant des conditions à l'aide qu'ils accordent et en passant des lois générales s'appliquant à toutes les entreprises, les gouvernements en viennent à imposer progressivement des normes de construction et de sécurité des voies, à dicter le tracé des lignes et l'emplacement des ponts, enfin à obliger les compagnies à soumettre

pour approbation divers documents (plans, profils, livres de renvoi), en plus de rapports statistiques annuels.

L'Etat intervient dans le secteur des chemins de fer et offre sa collaboration à ceux qui veulent promouvoir le développement des transports. Ses principaux partenaires sont les entreprises constituées en sociétés anonymes par actions. Ce type d'institution, qui connaît un très grand essor au XIXe siècle, possède deux traits caractéristiques: le partage de la propriété sociale au moyen d'actions négociables, et la responsabilité limitée. Les sociétés de chemins de fer sont les premières grandes corporations et annoncent déjà les monopoles de la fin du XIXe siècle. Dans un régime libéral, les décisions économiques se prennent principalement dans les sociétés anonymes qui forment le rouage essentiel de la vie économique. Elles sont un instrument indispensable pour les grands projets comme les chemins de fer, apportant des technologies nouvelles et coûteuses, et réunissant les capitaux nécessaires.

Dans le deuxième chapitre de la thèse, nous avons tenté de démontrer d'une part les appuis qui soutiennent les efforts des sociétés anonymes, et d'autre part les étapes suivies dans la construction et le financement d'une entreprise. Nous avons identifié quatre catégories d'appuis: les promoteurs et entrepreneurs, les groupes d'intérêt régionaux, les politiciens et, enfin, le clergé.

Les entrepreneurs constituent l'élément dynamique d'une société de type libéral, rôle qu'ils jouent apparemment puisqu'un grand nombre de voies ferrées sont construites. Ce leadership économique est toutefois partagé avec les hommes politiques. Ne possédant pas de fonds,

les entrepreneurs et les promoteurs de tout acabit doivent donc se lier aux politiciens qui, ayant accès au pouvoir politique et surtout au Trésor public, peuvent apporter l'indispensable support financier dont ne saurait se passer une entreprise ferroviaire. Dans leurs efforts pour obtenir des subventions des gouvernements, les promoteurs et les entrepreneurs exploitent souvent les rivalités régionales. En effet, les intérêts régionaux sont invariablement des points d'appui pour toutes les revendications des entrepreneurs: chaque ville, chaque village, chaque hameau veut son chemin de fer, et il exerce sur les hommes politiques et les gouvernements les pressions voulues pour les amener à donner des subventions aux projets susceptibles de favoriser leur coin de la province. Pour favoriser telle entreprise, une compagnie ne manquera jamais d'utiliser au maximum les sentiments de loyauté régionale ou paroissiale. Complémentairement à ces appuis régionaux, nous trouvons un troisième groupe: les politiciens. Ils sont souvent eux-mêmes des hommes d'affaires, vivant en catimini avec les entrepreneurs, et ils ne ménagent pas leur soutien aux projets de chemins de fer auxquels ils sont souvent mêlés. Grâce à cette circulation des élites économiques et politiques, les gouvernements subissent des pressions constantes pour venir en aide à tous les projets de construction ferroviaire. En plus, un grand nombre de députés et de ministres siègent dans les conseils d'administration des compagnies. Parfois, les politiciens se constituent eux-mêmes en ardents promoteurs de lignes désirables dans leur région. Enfin, un quatrième groupe, le clergé, exerce son influence, qui est grande, en faveur de la construction de voies ferrées. Préoccupé par les problèmes de l'émigration, il voit

dans l'amélioration des transports un moyen d'aider la grande cause nationale de la colonisation. Aussi, il apporte régulièrement son soutien aux chemins de fer qui naissent un peu partout et se réclament du mouvement de colonisation.

Ces appuis apportent à une compagnie de chemins de fer des atouts précieux dans ses rapports avec les différents niveaux de gouvernement. Les pressions des municipalités, des promoteurs et entrepreneurs, des politiciens, enfin du clergé, lorsqu'elles se conjuguent, suffisent généralement à convaincre les gouvernements de l'opportunité de subventionner tel ou tel projet s'il possède déjà une charte, à le constituer en société s'il n'a pas d'existence légale. Le lancement d'une entreprise comporte plusieurs étapes, mais la plus critique est le financement. Nous avons examiné, dans la thèse, trois types d'apport financier au capital des compagnies: le capital social (versé par les actionnaires), le capital emprunté (fourni par les obligataires), enfin les subventions publiques (contribuées par les gouvernements).

En général, les actionnaires n'apportent pas une contribution importante dans le financement des entreprises. Il faut certes reconnaître quelques exceptions, notamment le Grand-Tronc, mais dans la plupart des cas, le capital social ne dépasse guère 10% du total de la capitalisation. Il existe plusieurs sociétés où les actionnaires ne fournissent absolument rien. Les obligataires, par contre, apportent des sommes parfois considérables. Bien qu'ils achètent souvent leurs titres à rabais, ils se considèrent souvent comme les victimes des promoteurs et des entrepreneurs, pour ne pas dire des gouvernements canadiens souvent accusés d'avoir manqué de générosité. Les obligations

donnent droit à des intérêts, faute de quoi les propriétés de la compagnie sont saisies au profit des obligataires. Ce deuxième type d'apport financier, selon les cas, peut représenter du tiers à la moitié du capital total de l'ensemble des entreprises. Les sociétés ferroviaires étant dépourvues de capitaux, elles payent généralement leurs contracteurs en subventions futures et en titres obligataires qui doivent être vendus pour financer la construction de la voie. Ce régime donne facilement lieu à des abus.

Ce capital emprunté provient de l'étranger, principalement de la Grande-Bretagne, mais un peu des Etats-Unis et de la France. Le capital étranger n'arrive pas seulement sous la forme d'obligations, mais encore sous la forme d'emprunts des gouvernements. En effet, les subventions publiques aux entreprises sont aussi puisées à l'étranger, ce qui signifie que la très vaste majorité des investissements dans les chemins de fer (les obligations, les subventions) proviennent ultimement de l'extérieur du pays. Certains affirment que la part du capital étranger s'élève à 90% de toutes les sommes investies. Ce fait peut nous étonner quand on sait à quel point les investissements dans le Grand-Tronc ont mauvaise réputation auprès des investisseurs anglais, sort qu'il partage avec la plupart des lignes nord-américaines. Pourtant, le marché financier anglais ne cesse d'acheter des titres obligataires dans les chemins de fer nord-américains. L'explication de cette apparente contradiction tient sans doute au fait que dans l'ensemble, les compagnies payent les intérêts sur leurs obligations, car à côté des nombreuses compagnies qui manquent à leurs engagements,

un grand nombre d'autres sociétés versent régulièrement les intérêts revenant aux investisseurs anglais. Les compagnies ne payent à peu près jamais de dividendes, mais faut-il s'en étonner quand on sait que les actionnaires ne mettent à peu près jamais de fonds dans leur entreprise?

Le troisième apport financier au capital des sociétés provient des gouvernements fédéral, provincial et municipaux. Cette source compte pour plus de la moitié de tous les investissements dans les chemins de fer québécois au XIXe siècle. Comme une compagnie ne réussit presque jamais à vendre des obligations sans avoir au moins commencé la construction de sa voie, et comme l'entreprise ne possède pas de fonds provenant de ses actionnaires, l'apport financier des gouvernements est critique. La promesse d'une subvention peut seule permettre à une compagnie de faire commencer la construction, et de convaincre une banque d'avancer à court terme les fonds requis. Il n'est pas possible de construire un chemin de fer sans les subventions des pouvoirs publics, ce que prouve l'histoire de la quasi-totalité des compagnies ferroviaires québécoises du XIXe siècle.

L'exploitation d'une ligne n'est pas de tout repos. Une fois terminée la construction, la plupart des voies se révèlent trop petites et ne peuvent, en conséquence, atteindre le seuil de rentabilité. L'équipement convenable de la voie (locomotives, wagons, gares, ateliers, etc.) suppose des déboursés considérables que ne justifient pas les faibles revenus que peut générer une petite ligne. Peu de compagnies restent longtemps indépendantes. Elles sont presque toutes absorbées dans un réseau plus grand qui peut, en principe, réaliser des économies d'échelle. Ce processus contribue à

l'agrandissement continu des réseaux et à la disparition des petites entreprises. L'indice d'exploitation est une mesure qui nous permet d'évaluer la rentabilité d'une compagnie. Au Canada, pendant le XIXe siècle, l'indice est généralement resté élevé, laissant ainsi une faible marge de revenus nets pour payer les intérêts sur le capital emprunté et, éventuellement, des dividendes.

Ces deux institutions, l'Etat et la société anonyme par actions, définissent donc le cadre dans lequel se produit, au XIXe siècle, l'expansion du réseau ferroviaire québécois. Cette croissance obéit d'ailleurs à certains rythmes. Avant la Première Grande Guerre, trois phases distinctes apparaissent. Une première, avant 1873, est dominée par la construction du Grand-Tronc et par son expansion. Au cours de la deuxième, entre 1873 et 1896, la construction du Pacifique-Canadien commande tous les autres développements; son expansion dans l'est du pays déclenche un conflit entre lui et le Grand-Tronc. Dans la troisième phase, au début du XXe siècle, la manie des chemins de fer triomphe et deux nouveaux transcontinentaux sont construits. Selon cette périodisation, notre thèse porte sur la deuxième phase du développement ferroviaire québécois, marquée par l'expansion du Pacifique-Canadien et la résistance que lui oppose le Grand-Tronc, par la promotion de nombreux chemins de fer destinés à favoriser la colonisation, et par l'attribution d'un grand nombre de subventions publiques.

A la fin du XIXe siècle, un filet de voies ferrées, plus ou moins serré selon les régions, enveloppe la province de Québec. La valeur d'un réseau se mesure par le nombre de lignes et de points de raccordements des voies. Dans le réseau québécois, Montréal occupe

une place privilégiée: la ville est le point de convergence de presque toutes les voies. Devant la métropole canadienne, les autres villes comme Québec, Trois-Rivières ou Sherbrooke n'arrivent pas à s'affirmer. Par conséquent, la région de Montréal, très bien servie en transport ferroviaire, étend ses tentacules vers l'est, l'ouest et le sud. Mais toutes les régions de la province ne sont pas aussi bien servies.

Au nord du fleuve, de nombreux projets surgissent au XIXe siècle. Il existe d'abord, parallèlement au Saint-Laurent, la voie du Rive-Nord, abouté au Colonisation-Nord-Montréal qui se rend jusqu'à Aylmer. Entre la rivière des Outaouais et le lac Saint-Jean, à travers les Laurentides, plusieurs autres lignes sont construites durant les années quatre-vingt et quatre-vingt-dix: elles formeront une ligne continue qui deviendra plus tard le Canadien-Nord-Québec. Surtout, le Québec-Lac-Saint-Jean, que tant de gouvernements ont encouragé à cause de ses liens avec la colonisation, ouvre de nouvelles régions qui forment au nord un arrière-pays économique pour la ville de Québec.

Dans l'ouest de la province, le réseau du Pacifique-Canadien absorbera toutes les lignes. Certaines visent initialement à rejoindre la future voie au Pacifique (le Jonction-Pontiac-Pacifique, le Colonisation-Nord-Montréal), mais d'autres ont pour objet d'ouvrir de nouvelles régions de colonisation ou d'exploitation des ressources naturelles (le Colonisation-Témiscamingue, le Ottawa-Nord-Occidental). En examinant une carte ferroviaire de la région, on constate que ces lignes suivent généralement d'assez près les cours d'eau. A l'ouest de Montréal, le Pacifique-Canadien possède deux voies d'accès: une première venant d'Ottawa, une deuxième venant de Toronto (le Ontario-

Québec).

Dans l'est de la province, au sud du fleuve et du golfe, le réseau ferroviaire est peu développé au XIXe siècle, car aucune voie ne contourne encore complètement la péninsule gaspésienne. L'Intercolonial, en arrivant du Nouveau-Brunswick, traverse la péninsule par la vallée de la Matapédia, puis descend jusqu'au fleuve Saint-Laurent qu'il longe jusqu'à Lévis, et même au-delà. A cette voie principale, qui appartient au gouvernement fédéral, deux embranchements viennent se greffer: d'abord le Baie-des-Chaleurs, qui, en partant de Matapédia, longe la baie et finit par se rendre jusqu'à Gaspé, puis le Témiscouata qui, depuis Rivière-du-Loup, remonte vers l'intérieur des terres et se rend à Edmunston (Nouveau-Brunswick). Ces régions sont encore peu peuplées, et par conséquent le réseau ferroviaire les desservant est peu développé.

La région au sud du Saint-Laurent, entre Montréal et Lévis au nord et la frontière américaine au sud, est de loin la partie de la province jouissant du meilleur réseau ferroviaire. Toutes les grandes lignes traversent ces régions pour se rendre à leur port d'hiver. Aux artères du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien s'ajoutent plusieurs lignes locales. Parmi les réseaux secondaires les plus importants, on peut citer le Québec-Central dans la région entre Sherbrooke et Lévis, le Sud-Est dans la région à l'est du Richelieu, ou encore le Vermont-Central qui possède plusieurs lignes à l'est du lac Champlain. A ce propos, il est significatif que tous les réseaux de la Nouvelle-Angleterre cherchent à acheter ou à contrôler des voies qui leur donneraient accès à Montréal, car au bout de chacune attend une ville côtière qui rêve de devenir l'entrepôt de l'Ouest.

Ces brèves remarques sur les différentes régions nous permettent au moins de constater l'inégalité dans le développement ferroviaire des régions. Cette situation explique et nourrit les rivalités régionales: Montréal contre Québec, la rive nord contre la rive sud, Saint-Jérôme contre Sainte-Thérèse, et tant d'autres encore. La concurrence se manifeste à tous les niveaux, l'enjeu étant toujours les avantages qui doivent accompagner la construction d'une voie ferrée: exploitation des ressources naturelles, accès aux marchés, transport du fret et des passagers.

Cette thèse donne donc une vue de haut de l'expansion du réseau ferroviaire québécois durant une période relativement courte. C'est admettre, évidemment, qu'il reste encore beaucoup à faire. En premier lieu, il conviendrait d'étudier les implications et les répercussions économiques de la construction des chemins de fer, tant à l'échelle provinciale que régionale. Nous ne savons pas très bien comment et dans quelle mesure l'amélioration des voies de communication transforme l'économie de la province ou celle des régions. La croissance industrielle du Québec est-elle liée aux chemins de fer? Les sources statistiques du XIXe siècle permettent sans doute d'évaluer l'impact des transports sur la vie économique.

Il manque aussi aux historiens économiques du Québec quelques bonnes histoires d'entreprises. Pour certaines compagnies, la documentation est suffisante: les correspondances, les livres de procès-verbaux, les rapports d'ingénieurs. Plus particulièrement, les rapports statistiques constituent une mine inexploitée de renseignements sur la capitalisation des entreprises, sur leurs recettes et dépenses,

sur la nature du fret qu'elles transportent. Une étude détaillée permettrait de suivre dans le détail l'histoire financière de la société, ses méthodes de gestion, ses motivations et son idéologie, la manière dont elle prend et exécute ses décisions, comment elle évolue en rapport avec la conjoncture économique, sociale et politique. Des lignes comme le Québec-Central et le Témiscouata, situées au Québec et restées longtemps indépendantes, mériteraient une attention spéciale.

Les entrepreneurs de la fin du XIXe siècle attendent aussi leur historien. Généralement mal connue, cette élite économique est entourée d'ombre. Les renseignements biographiques les plus élémentaires nous font souvent défaut. Des études sociales pour définir les caractéristiques ethniques, religieuses, nationales, sociales, de ce groupe nous révéleraient sans doute des traits importants. Quelle est leur mentalité, quels sont leurs comportements, leurs idées? Des personnages tels L.-A. Sénécal, C.N. Armstrong, H.J. Beemer et C. A. Scott mériteraient certainement des études. La documentation, pour plusieurs d'entre eux, est malheureusement très pauvre. Il existe donc un problème de sources pour le biographe éventuel de cette élite économique. Outre ce groupe d'entrepreneurs, promoteurs et contracteurs, tout le personnel des conseils d'administration est aussi fort méconnu. Qui sont ces "directeurs", d'où viennent-ils, quel est leur rôle, comment les désigne-t-on? Voilà beaucoup de questions pour lesquelles nous ne possédons encore que des éléments de réponse.

Pour finir, ajoutons l'immense domaine des finances publiques et des investissements dans les chemins de fer, où presque tout reste à faire. Mais c'est assez dire tout le travail qui attend les historiens

économiques qui veulent mieux connaître les chemins de fer du Québec au XIXe siècle.

L'importance de ce secteur tient à son rôle capital dans la mise en place des conditions permettant l'industrialisation de la province. En effet, l'économie québécoise traverse alors une phase importante de sa modernisation: l'amélioration des moyens de transport pour lui permettre de s'intégrer à l'économie nord-américaine et occidentale. Dans cet important processus de modernisation que connaît alors le Québec, les chemins de fer sont non seulement le symbole, mais surtout l'instrument privilégié du changement économique.

INDEX DES PERSONNES ET DES COMPAGNIES

A

ABBOTT, Harry,
 27, 385.
 ABBOTT, J.J.C.,
 223, 231, 372, 376,
 377, 394.
 ACHESON, T.W.,
 74.
 ADLER, D.R.,
 119.
 AITKEN, Hugh J.G.,
 14, 15, 18, 19, 63.
 ALDCROFT, D.H.,
 139.
 ALLAN, Hugh,
 83, 84, 97, 372, 375,
 376, 423, 439.
 ALLAN, W.A.,
 432.
 ANDREWS, C.B.,
 234.
 ANGERS, A.-R.,
 340, 357, 359, 450.
 ANGERS, F.-A.,
 39.
 ANGUS, R.H.,
 194.
 ANGUS, Richard B.,
 189, 362, 363.
 AQUIN (Contracteur),
 296.
 ARMSTRONG, Charles Newhouse,
 78, 82, 83, 101, 112, 136,
 226, 227, 228, 232, 233,
 234, 235, 236, 245, 270,
 276, 278, 279, 281, 282,
 283, 284, 285, 287, 288,
 290, 291, 292, 293, 294,
 295, 296, 297, 298, 299,
 307, 308, 309, 329, 331,
 333, 337, 338, 339, 340,
 342, 343, 344, 346, 357,
 358, 359, 424, 440, 441,
 518.
 ARMSTRONG, Heaton,
 336.

ARMSTRONG, James,
 278, 279, 280, 281, 282,
 283, 285, 293.
 Atlantique-Lac-Supérieur,
 83, 298, 299, 308, 325,
 342, 344, 345, 346, 347,
 358.
 Atlantique-Nord-Ouest,
 178, 179, 186, 209, 361,
 364, 392, 393, 394, 395,
 396, 397, 398, 399, 400,
 401, 402, 403, 404, 405,
 406, 407, 486.
 Atlantique-Québec-Occidental,
 346.
 Atlantique-Saint-Laurent,
 44.

B

BABY, Louis F.-G.,
 340.
 BABY, W.M.,
 259.
 Baie-des-Chaleurs,
 83, 93, 104, 119, 276,
 296, 298, 308, 325, 327,
 328, 329, 330, 331, 332,
 334, 335, 336, 337, 338,
 339, 341, 342, 344, 345,
 346, 347, 356, 357, 358,
 359, 461, 516.
 BAILEY, C.A.,
 492.
 BAILLARGE, F.,
 253, 254.
 BAKER, George Pierce,
 178, 482, 485.
 BARLOW, Bradley,
 168, 196, 394, 455.
 Basses-Laurentides,
 224, 239, 240, 241, 242, 243,
 244, 245, 246, 247, 248, 249.

250, 251, 257, 262, 263,
271, 272.
BEATTIE, David P.,
224, 225, 231.
BEATTIE, John,
234.
BEAUBIEN, Louis,
372.
BEAUCHEMIN, Hyacinthe,
292, 300.
BEAUDET, E.,
470, 471.
BEAUSOLEIL, C.,
297.
BEEMER, H.J.,
78, 82, 258, 291, 292, 426,
427, 428, 435, 436, 437,
438, 443, 518.
BELLEFEUILLE, E.-L. de
386, 423.
BERRYMAN, E.,
286.
BERTON, Pierre,
360.
BERTRAND, Charles,
349, 350.
BETTS, E.L.,
151.
BISSON, E.-H.,
167, 175, 208, 214, 215.
BLACK, John et Henderson,
387, 388, 389.
BLADEN, M.L.,
152, 366, 478, 492.
BLAIR, George Andrew,
33.
BLANCHET, Jean,
283, 473.
BLANCHET, Joseph-Goderic,
22, 463, 464, 471.
BLISS, Michael,
74.
BONAR, J.C.,
366.
BONHAM, David H.,
28.
BOOTH, C.J.,
240.
BOOTH, J.R.,
204, 209, 212, 213, 239.
BOSSE, (Mgr),
342.

Boston Air Line,
486.
Boston-Concord-Maine,
451, 482, 486.
Boston + Lowell,
484.
Boston-Maine,
305, 310, 485, 503.
BOSWELL, E.D.,
350, 351, 354, 355.
BOUCHERVILLE, Charles-Eugène
Boucher de,
189, 289, 327, 374, 377,
387, 396, 397, 450, 451,
452.
BOURQUE, Gilles,
74.
BOUTHILLIER, F.-G.,
244, 247.
BOUTIER, François,
461.
BOUVIER, A.,
282.
BOUVIER, Jean,
15, 22.
BOWEN, E.,
459.
BRADLEY, A.P.,
369.
Brantford-Norfolk-Port-Burwell,
162.
BRASSEY, Thomas,
151.
BRAULT, Lucien,
3, 314.
BRAUN, F.,
114, 257, 316, 318.
BRESSE, G.,
390.
BRIDGES, Hal,
77.
Brockville-Ottawa,
368.
BROOKS, E.-T.,
398, 402, 403.
BROSSEAU, J.-D.,
372.
BROWN, R.R.,
3, 223.
BRUNET, Georges,
237.

BRUNET, J.,
263, 264, 265, 266.

BRUNET, Michel,
74.

BRYDGES, Charles J.,
39, 155, 156, 459.

BRYSON, George,
440, 441.

BUCKLEY, H.A.H.,
50.

BUREAU, J.-N.,
246.

BURPEE, E.R.,

C

CADMAN, James,
258.

Canada-Atlantique,
149, 150, 163, 173, 175, 177,
199, 200, 201, 202, 203,
204, 205, 206, 207, 208,
209, 210, 211, 212, 213,
214, 215, 216, 218, 219,
239, 240, 262, 305, 374,
421, 442.

Canada-Central,
200, 223, 363, 367, 376.

Canada-Central-Extension,
257.

Canada Junction Co.,
197.

Canadien-National,
7, 8, 9, 148, 149, 186,
199, 216, 220, 221, 272,
273, 306, 311, 312, 346,
347, 356, 358, 500.

Canadien-Nord,
3, 7, 148, 221 à 272.

Canadien-Nord-Ontario,
221, 223.

Canadien-Nord-Québec,
221, 223, 224, 241, 251,
262, 263, 268, 270, 272,
515.

Carillon-Grenville,
150, 223, 501.

CARON, A.,
98.

CARRIER, C.-W.,
390.

CARRIER, Louis-A.,
463, 478.

CARTER, C.B.,
286, 287, 293.

CARTIER, George-Etienne,
97, 375.

CARTIER, Jacques,
152.

CASGRAIN, Philippe-Baby,
290.

CASGRAIN, Thomas-Chase,
211, 213, 345, 389.

CASSILS, William,
341.

CAUCHON, Joseph,
22, 94, 372, 373.

Central-Counties,
216.

Central-Vermont,
179, 181, 182.
voir Vermont-Central.

CHAFFEE, A.B.,
295, 394.

CHAMBERLIN, E.J.,
204, 208, 209, 215.

CHAMBERLIN, J.,
187, 189, 190, 196, 204.

Champlain-Saint-Laurent,
3, 149, 150, 159, 161,
177, 501.

CHANDLER, L.,
194.

CHAPERON, J.-P.-A.,
461.

CHAPLEAU, J.-A.,
21, 93, 94, 107, 129, 142,
187, 189, 226, 328, 363,
380, 381, 382, 383, 384,
385, 387, 389, 423, 426,
428, 430, 431, 452, 470,
472.

CHARLEBOIS, A.,
416, 417, 418, 419, 420,
421.

CHARLÉSON, J.B.,
330, 331.

Chateauguay-Nord,
223, 224, 263, 268.

CHATEAUVERT, Victor,
238.

- CHAUSSEGROS de LERY, Alexandre,
 463.
 CHAUVEAU, P.-J.-O.,
 252.
 Chemin à lisses de colonisation
 du Nord de Montréal,
 voir à Colonisation-Nord-
 Montréal.
 Chemin de colonisation de Montréal
 et des Laurentides,
 voir à Laurentides.
 Chemin de fer de colonisation de
 Montréal-Saint-Jérôme,
 375.
 Chemin de fer de Colonisation du
 lac Témiscamingue,
 voir à Colonisation-
 Témiscamingue.
 Chemin de fer de la Baie James,
 222.
 Chemin de fer de Saint-Lin,
 voir à Laurentides.
 Chemin de fer de Vaudreuil et
 Prescott, voir à Vaudreuil.
 Chemin de fer et navigation du
 Saint-Maurice,
 371.
 Chemin de fer et tunnel de la
 Rive sud,
 453.
 Chemin du Nord,
 49, 106, 170, 172, 173, 218,
 227, 364, 389, 390, 391, 404,
 406.
 CHENEY, Benj. P.,
 181.
 Chicago & Grand Trunk,
 156.
 Chicago & Western Indiana,
 156.
 CHIPMAN, W.W.L.,
 278.
 CHISOLM, J.A.,
 151, 314.
 CHOQUET, F.-X.,
 284, 285, 289, 290, 309.
 CHOUENARD, H.-J.,
 476.
 CHURCH, L.R.,
 327, 439, 440, 441, 442.
 CLAXTON, B.,
 41.
 Cobourg-Blairton-Marmora,
 162.
 COCHRAN, Thomas C.,
 73, 77.
 COLBY, Charles C.,
 394, 396.
 COLE, Arthur,
 77.
 Colonisation-d'Ottawa,
 430, 431, 432, 434, 436,
 438.
 Colonisation-Montfort,
 17, 70, 106, 107, 224,
 263, 264, 265, 266, 267,
 268, 269, 271, 425.
 Colonisation-Montfort-Gatineau,
 223, 268.
 Colonisation-Nord,
 429.
 Colonisation-Nord-Montréal,
 3, 17, 35, 89, 90, 125,
 155, 200, 218, 253, 364,
 369, 371, 372, 374, 375,
 376, 405, 422, 429, 439,
 445, 515.
 Colonisation-Témiscamingue,
 17, 102, 105, 106, 364,
 408, 409, 410, 411, 412,
 413, 414, 415, 444, 515.
 Comté-Drummond,
 90, 316, 319, 321, 322,
 323, 324, 357.
 Comtés-Unis,
 198, 273, 274, 301, 302,
 304, 305, 306, 310.
 CONNALLY, N.K. et M.,
 291, 292.
 Connecticut & Passumpsic,
 184, 185, 190, 196, 399,
 451, 481, 482, 484, 496,
 499.
 Consolidated Railroad Company
 of Vermont,
 179.
 COOK, J.P.,
 456.
 COOK, William,
 247, 249.

COOPER, James,
287, 295, 330, 337,
341.

COSTIGAN, W.T.,
341.

COTE, J.,
473.

Coteau-Ligne-Frontière,
199, 201.

COUTU, Thomas-R.,
416.

Credit Valley,
395.

CREIGHTON, Donald,
19, 74.

CURRIE, A.W.,
3, 39, 137, 139, 150,
151, 155, 368.

CURRIER, J.M.,
432.

D

DANSEREAU, C.-A.,
387, 388, 389.

DAVIDSON, Charles Peers,
37, 166, 340.

DAVIDSON, J.,
402.

DAWES, James P.,
341.

DAWSON, R. MacGregor,
97.

DECHENE, Louise,
74.

Delaware & Hudson,
273 à 311, 503.

DEQUON, J.,
285.

DEROME, J.-B.,
396.

DESCHENES, G.-H.,
348, 349, 350.

DESJARDINS, Alphonse,
383, 389.

DESJARDINS, P.-Thomas,
212, 213.

DESLONGCHAMPS, J.-B.,
385, 386, 388.

DESPOCAS,
207.

DOBB, Maurice,
73, 77.

DOBELL, R.R.,

Dominion-Lime,
364, 485, 492, 494, 499.

DORAN, William A.,
418.

DORION, Ferdinand,
231.

DORMAN, Robert,
486.

DREIKWATER, Charles,
369, 395, 398.

DROLET, Gustave,
384.

DRUMMOND, A.T.,

DUBUC, Alfred,
74.

Dudswell Line Railway,
492.

DUE, John F.,
4.

DUHAMEL, Joseph, (député)
202, 204, 210, 211, 213.

DUHAMEL, Joseph-Thomas,
(archevêque)
413.

DUHAMEL, Louis,
432, 433.

DUMOUCHEL, (notaire)
245.

DUNKIN, C.,
99, 447, 452.

DUPUIS, J.-O.,
234, 235.

DURANTAYE, J.-Gédéon de la,
418.

DUROCHER, René,
107.

DUSCHENAY, H.-J.-J.,
473.

DYOS, H.J.,
139.

E

EASTERBROOK, W.T.,
14, 19.
EDDY, E.B.,
429.
EDGAR, J.H.,
314.
ENO, John C.,
247.
European and North American,
voir à Européen-Nord-
Américain.
Européen-Nord-Américain,
151, 394, 400, 404.
EWING, Alex.,
341.
FARWELL, William,
323.
FAUCHER, Albert,
3, 44, 75, 87.
FAUVEL, William L.R.,
345.
FERRIER, James,
166.
FIELDS, Thomas Craig,
231.
FINLAY, Samuel,
438.
FLECK, A.W.,
202, 204, 209, 213.
FLEMING, Sandford,
151, 313, 314, 315.
FLYNN, Edmund James,
99, 100, 228, 244, 349,
398, 412, 426, 441.
FORTIER, Joseph-Misael,
292, 300.
FORTIN, Pierre,
328.
FOSBROOKE, L.G.J.,
330.
FOSTER, A.B.,
84, 185, 449.
FOSTER, John,
458.
FOSTER, S.W.,
175.
FRANCHERE, (Dr),
247.

FUTVOYE, Isaac B.,
398.
GAGNE, J.,
334.
GAGNON, C.-A.-E.,
474.
GAGNON, E.,
397, 452.
GAGNON, Rodolphe,
3, 252, 255, 256, 259.
GALT, A.T.,
34, 459.
Galt-Guelph,
162.
GARDEN, G.H.,
427.
GARNEAU, Pierre,
114, 188, 204, 206, 209,
232, 235, 236, 238, 240,
249, 250, 264, 285, 287,
288, 289, 295, 296, 297,
321, 327, 332, 333, 337,
338, 339, 386, 396, 402,
413, 417, 419, 421, 427,
438, 450, 456, 476, 477,
478, 479, 487, 488, 489,
491, 492, 494.
GAULT, M.H.,
390.
GAUVREAU, Pierre,
188, 253, 254, 447.
GENDREAU, Pierre-Edmond,
409, 412, 413.
GENDRON, P.-S.,
458.
GENEST, Arthur T.,
242, 244.
GEORGE, Peter,
137, 360.
Georgian Bay Railway,
257.
GERVAIS, A.-E.,
285, 330.
GIGAULT, G.-A.,
302.
GIROUX, F.,
330.
GIROUX, Marie-Eusèbe-Alphonsine,
244, 245.
GLAZEBROOK, G.P. de T.,
3.

GLOBENSKY, L.-A.,
226, 228, 232, 234.

GODBOUT, J.,
476, 477.

GOFF, E. H.,
188, 189, 193.

GOODRICH, Carter,
14, 20.

GOUIN, J.-A.,
432.

GOUIN, L.-M.,
41.

GRAHAM, J.H.,
100.

GRAHAM, Roger,
411.

Grand-Nord,
83, 224 à 241, 250,
259, 261, 262, 263,
270, 271, 272, 276,
296, 308, 334, 363, 424.

Grand-Oriental,
83, 90, 99, 101, 232,
274, 276, 280, 287,
288, 291, 292, 293,
294, 295, 296, 297,
298, 299, 300, 308,
309, 310, 320, 322,
334, 342, 346.

Grand-Tronc,
7, 30, 39, 43, 44, 45,
65, 82, 88, 89, 90, 92,
97, 109, 111, 112, 114,
115, 116, 119, 125, 126,
127, 129, 138, 144, 148,
149 à 220, 245, 257, 273,
279, 280, 285, 287, 289,
294, 305, 308, 314, 315,
316, 318, 319, 323, 324,
356, 357, 360, 361, 362,
363, 368, 371, 373, 374,
375, 380, 389, 390, 391,
394, 395, 396, 399, 401,
405, 406, 417, 419, 420,
421, 445, 446, 447, 453,
481, 482, 484, 495, 496,
497, 501, 506, 511, 512,
514, 516.

Grand-Tronc-Baie-Georgienne-Lac
Erié,
162.

Grand-Tronc-Pacifique,
7, 219, 222.

GRANDBOIS, P.-E.,
348, 349.

Grandes-Piles,
49.

Great-Western,
43.

GREEN, N.H.,
226, 328, 388.

GRENIER, F.,
352.

GRENIER, G.,
339.

GRENIER, Jacques,
284.

GRENIER, T.-L.-H.,
461.

GROSBOIS, J.-B., de,
101, 399, 400, 490, 491.

GRUNDY, F.,
289, 478, 479, 480.

GUAY, C. (Mgr),
104.

H

HAGGART, John Graham,
33.

Halifax-Québec,
43.

HALL, R.N.,
475, 476, 477.

HAMEL, Adolphe,
349.

HAMELIN, Jean,
2, 3, 22, 74, 97, 135, 136.

HAMELIN, Marcel,
3, 97, 254, 256, 369, 447,
459, 482.

HANSON, E. et Wm,
438.

HARRIS, J.,
94.

HARRIS, W. Dale,
443.

HART, Henry E. (Enry),
247, 249.

HARVEY, Pierre,
74.

HATTON, J. Cassie,
198.
HAYS, Charles Melville,
159, 182.
HAYS, J.,
286.
HEARN, John,
238, 348.
HEATH, M.S.,
133.
HEICK, W.H.,
411.
HENDERSON, George Fletcher,
34.
HENRY, R.A.C.,
41.
Hereford,
206, 310, 364, 402, 485
à 494, 495, 499.
HIBBARD (ingen. du Grand-
Oriental),
101.
HIBBARD, Ashley,
135, 190, 192, 194, 197.
HIBBARD, Francis A.,
188, 194.
HICKSON, Joseph,
156, 158, 165, 181, 193,
202, 286, 318.
Highgate-Canada,
305..
HILL, James,
362.
HINCKS, Francis,
151.
HIRSHMAN, A. O.,
18.
HODGINS, Bruce W.,
411.
HOGAN, J.,
342.
HOLT & LUKES, (contracteurs),
480.
HOLTON, L.H.,
165.
HOUDE, C.-E.,
99, 297.
HOWELL, George R.,
247, 249.
HUBERT, J.,
418.

HULBERT, J.B.,
253, 255, 256, 464, 465.
HURTEAU, Isidore,
189, 190, 192, 193, 195.

I

Iberville-Dunham-Clarenceville,
204, 205.
Industrie,
382.
INNIS, H.A.,
3, 22, 300.
Intercolonial,
15, 20, 21, 23, 31, 33,.
35, 62, 88, 90, 97, 114,
149, 151, 152, 156, 253,
257, 259, 294, 312 à 325,
328, 329, 345, 347, 348,
353, 355, 356, 357, 359,
396, 404, 472, 502, 506,
516.
International,
67, 253, 361, 364, 392,
395, 399, 400, 401, 402,
403, 405, 406, 407, 486.
International de Saint-François
et Mégantic,
voir à International.
International-Maine,
395.
IRVINE, George,
328, 470.
IVES, W.B.,
486, 487, 488, 489, 490,
492, 494.

J

JACKMAN, W.T.,
140.
JACKSON, William
151.
James Bay Railway,
voir chemin de fer de
la Baie James.

JENKS, L.,
128.
JETTE, L.-A.,
340, 376.
JLCSL,
voir à Jonction-Lac-
Champlain-Saint-
Laurent.
Joliette-Saint-Félix-de-
Valois,
233.
JOLY, H.-G.,
21, 22, 192, 194, 195,
252, 381, 402, 440, 458,
461.
Jonction-Beauharnois,
56, 112, 149, 150, 162,
163, 173 à 177, 218, 219.
Jonction-des-comtés-du-Sud-Est,
449.
Jonction-Lac-Champlain-Saint-
Laurent,
196, 293, 364, 446, 453, 456,
458, 496.
Jonction-Lac-Simcoe,
162.
Jonction-Missisquoi,
186, 187, 189, 190.
Jonction-Montréal-Champlain,
37, 49, 56, 89, 149, 150, 162,
163 à 169, 173, 175, 177, 218,
219.
Jonction-Montréal-Ottawa,
199, 200, 201.
Jonction-Montréal-Vermont,
150, 177, 178, 179, 182, 183,
184, 310, 496.
Jonction-Napierville,
306, 310.
Jonction-Pontiac-Pacifique,
206, 345, 408, 409, 429,
439, 442, 445, 515.
Jonction-Saint-André,
231.
Jonction-Waterloo,
162.
JULIEN, H.-E.,
322.

K

KANE, C.,
330.
KELLY, John,
231.
KIERNAN, Robert,
247, 249.
KILBURN, A.,
101.
KIMBALL, R.J.,
394.
KING, Charles,
386, 387, 388.
KING, James,
205, 206, 207, 210.

L

LABELLE, (Capitaine)
247.
LABELLE, Antoine (curé)
91, 374, 423, 424, 426,
427.
Lac-Saint-Louis-Ligne-Frontière,
159, 161.
LAFLAMME, R.,
337.
LAJOIE, André,
27, 40, 41.
LALONDE, Emery,
285, 418.
LANGDON, James R.,
181.
LANGELIER, Charles,
328, 334, 335, 337, 338,
348.
LANGELIER, François,
348, 435, 475, 476, 477.
LANGELIER, J.-C.,
256.
LANGEVIN, Louis-Hector,
136, 173.
LANSBERG, J.,
187.
LAPLANTE, J.-B.-R.,
206, 207, 208, 210, 213,
214.

LARIVIERE, A.,
 292.
 LAROCHELLE, Louis-Napoléon,
 82, 94, 464, 465, 466,
 467, 468, 469, 497, 498.
 Laurentides,
 21, 119, 226, 384, 386,
 387, 388.
 LAURIER, Wilfrid,
 323.
 LAUZEL, P.,
 222.
 LAVOIE, P.-B.,
 296.
 LeBLANC, Pierre-Evariste,
 167.
 LECLERC, Cléophas-Edouard,
 279.
 LEDUC, Joel,
 292.
 LEDUC, L.,
 282.
 LEGGE, Charles,
 200, 385, 423, 424.
 LEMIEUX, Alfred,
 470.
 LEONARD, J.,
 493.
 LeSAGE, Siméon,
 188, 189, 254, 290, 334,
 338, 339, 352, 354, 458.
 LETELLIER de SAINT-JUST, Luc,
 381.
 LEVESQUE, Joseph,
 237.
 Lévis-Kennebec,
 22, 55, 88, 103, 106, 107,
 253, 458, 461, 462, 463,
 464, 465, 466, 467, 468,
 469, 470, 471, 472, 475,
 497, 498.
 LEWIS, Grace S.,
 16.
 LIGHT, A.L.,
 172, 189, 192, 196, 197, 259,
 330, 331, 332, 333, 350, 351,
 396, 433, 434, 450, 453, 473.
 Ligne-Directe,
 15, 49, 67, 361, 364, 391, 395,
 403, 404, 407, 475, 477, 478, 498.

LINDLAY, T.,
 480.
 LINDSAY, John,
 402, 477.
 LINTEAU, Paul-André,
 107.
 LIVELY, Robert,
 14, 19, 133.
 London-Lac-Huron-Bruce,
 162.
 LONERGAN, M.S.,
 234, 341.
 LONGLEY, R.S.,
 151, 314.
 Lotbinière-Mégantic,
 100.
 LOWER, A.R.M.,
 74.
 LYNCH, F.J.,
 327.
 LYNCH, William Warren,
 195, 196, 197, 226,
 227, 399, 400, 449, 452.

M

MACDONALD, Duncan,
 376, 377, 385.
 MACDONALD, John A.,
 33, 47, 95, 363, 380, 391,
 403, 507.
 MACDONALD, R.N.,
 418.
 MACDONALD, R.R.,
 82.
 MACFARLANE, Henry,
 82, 166, 188, 332, 335, 341,
 357.
 MACFARLANE, Malcolm,
 399.
 MACHIN, H.-T.,
 198.
 MACKENZIE, Alexander,
 193.
 MACKENZIE, William,
 221, 376.
 MACKINTOSH, C.-H.,
 430, 431, 432, 433, 434, 436.

MacMILLAN, David S.,
 19, 74.
 MACPHERSON, D.L.,
 375.
 Maine-Central,
 310, 400, 404, 485,
 492, 494, 499, 503.
 MAJOR, A.,
 296.
 MALSBERG, William J.J.,
 423.
 MALTBY, H.L.,
 442.
 MANN, Donald,
 221.
 MARTEL, P.-U.,
 247.
 MARTIN, E.-O.,
 333.
 MARTIN, O.,
 330.
 MASSUE, L.-H.,
 293.
 MASSY, A.,
 227.
 MATHIEU, M.,
 450.
 MAZE, C.D.,
 302, 304, 306.
 McCAIG, John,
 452, 456.
 McCARTHY, D.S.,
 343.
 McCARTHY, T.,
 447.
 McCARTHY, William,
 354.
 McCLOSKEY, D. N.,
 76.
 McCORKILL, J.C.,
 99.
 McDONALD, A.R.,
 348, 349, 351, 352, 353,
 354, 355.
 McDONALD, John J.,
 82, 336, 349, 350, 351,
 352, 354, 355.
 McDOUGALL, John,
 390.
 McDOUGALL, J.L.,
 360, 363.

McDOUGALL, William,
 372.
 McFEE, D.S.,
 402.
 McGILLIVRAY, E.M.,
 202, 213.
 McGREEVY, Robert H.,
 330, 341.
 McGREEVY, Thomas,
 84, 372, 373, 377, 383, 389,
 390, 463.
 McINTYRE, Duncan,
 362, 363, 394.
 McKEE, Samuel, Jr.,
 19.
 McNAUGHT, James,
 224, 240, 247, 249, 251.
 McRAE,
 188.
 McSHANE, James,
 99, 247, 284, 331, 332, 435,
 474, 475.
 McVETY, John A.,
 99, 100.
 MELVILLE, H.H.,
 224.
 MERCIER, Honoré,
 41, 56, 97, 175, 207, 208,
 209, 210, 233, 235, 236,
 246, 251, 263, 264, 283, 284,
 285, 290, 294, 295, 296, 298,
 301, 302, 320, 321, 322, 323,
 331, 332, 336, 337, 338, 339,
 340, 342, 351, 354, 358, 359,
 386, 389, 400, 413, 414, 416,
 419, 426, 427, 428, 435, 436, 437,
 442, 472, 477, 478, 488, 490,
 493, 494.
 MEREDITH, E.G.,
 245.
 MERRILL, Alfred,
 214.
 MERRY, Ralph,
 396.
 METCALFE, F. A.,
 197.
 Midland-du-Canada,
 162.
 Missisquoi,
 voir à Vallée-Noire-
 Missisquoi.

Missisquoi-Clyde,
 455, 482.
 MITCHEL, William,
 320, 321, 322, 323.
 MITCHELL, J. Murray,
 430, 432.
 MITCHELL, P.
 394.
 MOLSON, S.E.,
 375.
 MONFETTE,
 99, 297.
 MONGENAIS, J.-B.-A.,
 390, 416.
 Montagne-Orford,
 323, 400.
 MONTPLAISIR, H.,
 247.
 Montréal-Atlantique,
 446 à 458, 496.
 Montréal-Bytown,
 223.
 Montréal-Chambly-Sorel,
 186, 187, 188, 189.
 Montréal-Champlain,
 7, 89, 149, 150, 159,
 161, 162, 163, 177,
 183, 184, 185, 217.
 Montréal-Lachine,
 159, 501.
 Montréal-Ligne-Provinciale,
 177, 182, 186 à 199.
 Montréal-New-York,
 149, 159, 161.
 Montréal-Maskinongé,
 99.
 Montréal-Occidental,
 105, 263, 266, 364,
 408, 422 à 429, 435,
 444.
 Montréal-Ottawa,
 364, 408, 415 à 422,
 444, 445.
 Montréal-Ottawa-Occidental,
 377, 422, 424, 426.
 Montréal-Portland-Boston,
 99, 134, 182, 186 à 199,
 205, 395, 453, 456, 458,
 496.

Montréal-Sorel,
 48, 83, 90, 119, 274, 276,
 278, 279, 280, 281, 282,
 283, 285, 286, 288, 289,
 290, 291, 292, 293, 296,
 299, 306, 307, 308, 309,
 310, 334, 345, 346.
 MOORE, Alvin H.,
 396, 397.
 MOREAU, Edouard,
 38, 101, 112, 198, 211, 213,
 214, 215, 233, 234, 236,
 237, 266, 282, 285, 287,
 288, 289, 295, 296, 297,
 298, 302, 331, 333, 334,
 352, 423, 427, 428, 438,
 456, 475, 486, 493.
 MORELEY, George,
 34.
 MORISON, L.-F.,
 302.
 MORISSET, A.,
 474.
 MORISSET, F.,
 479.
 MOUSSEAU, Joseph-Alfred,
 278, 431, 432, 472.
 MULLARKY, J.P.,
 427.
 MUNRO, Thomas B.,
 490.
 MURPHY, P.S.,
 385.
 MURRAY, -
 278.
 MURRAY, D.W.,
 206.
 MURRAY, John,
 226.
 MYERS, Gustavus,
 77, 129.

N

NANTEL, G.-A.,
 130, 207, 210, 211, 213,
 214, 215, 234, 236, 237,
 238, 240, 250, 264, 266,
 289, 290, 292, 304, 306,

323, 343, 344, 345,
389, 424, 426, 427,
428, 438, 442, 443,
479, 480.
NAYLOR, Tom,
281, 282.
NEELON, S.,
95.
NESBITT, Edward H.,
451, 452.
New-York-Central,
176, 310, 503.
NEWHOUSE, W.,
281, 291.
NISH, Cameron,
74.
Nord, chemin du
voir à chemin du
Nord.
NORMAN, E.-T.,
242, 244, 245, 246,
247, 390.
NORMANDIN, B.,
289.
NORMANDIN, J.-O.,
345.
Northern,
44, 257.
Northern Pacific,
239, 240, 249, 251,
262, 363, 383.
NOYES, John P.,
487, 490, 491, 492,
493.

OAKES, F.T.,
239, 249.
O'HALLORAN, Joseph,
450, 452.
Ontario-Québec,
361, 363, 368,
369, 394, 395,
407, 515.
Ottawa, Arnprior + Parry Sound
Railway,
239, 240.

Ottawa et Vallée de Gatineau,
voir à Ottawa-Gatineau.
Ottawa-Gatineau,
54, 268, 408, 427, 430, 431,
432, 433, 434, 435, 436,
437, 438, 439, 443, 445.
Ottawa-Nord-Occidental,
268, 364, 408, 429 à 443,
444, 445, 515.
OUELLET, Fernand,
19, 74.
OUIMET, J.-A.,
383, 389.

P

PACAUD, E.,
337, 338, 339, 340, 357.
Pacific-Northern,
voir à Northern-Pacific.
Pacifique-Canadien,
7, 9, 15, 19, 21, 23, 31,
33, 35, 46, 47, 49, 61, 62,
65, 88, 92, 93, 111, 115,
126, 129, 137, 148, 149,
155, 156, 157, 158, 169,
170, 172, 173, 178, 198,
200, 210, 215, 217, 218,
222, 223, 231, 233, 236,
239, 245, 263, 311, 319,
324, 359, 300 à 499, 502,
506, 507, 514, 515, 516.
Pacifique-Ontario,
345.
PANGMAN, J. H.,
385.
PANNETON, Philippe-Elisée,
244, 245, 247, 249.
PARADIS, Charles-Alfred,
91, 409, 411.
PARIZEAU, Damase,
290.
Passumpsic,
voir à Connecticut &
Passumpsic.
PELLAND, J. O.
41, 56.
PELLETIER, C.-A. P.,
338, 339, 354.

PELLETIER, Louis-P.,
 350, 351, 352, 353, 354.
 Pembroke-Sud,
 216.
 PERLEY, George H.,
 204.
 PERLEY, William G.,
 213.
 PERREAULT, F.-X.,
 246.
 PERREAULT, J.-O.,
 194.
 Peterborough-Lac-Chenong,
 162.
 PETERS, Simon,
 238.
 PETERSON, P.A.,
 327, 387, 396, 397,
 458, 461.
 PETO, Morton,
 151.
 Philipsburg-Farnham-Yamaska,
 293, 456.
 PHILLIPS, E.W.,
 233.
 PICARD, J.,
 100.
 POIRIER, J.-A.
 99, 297, 298.
 POOLE, Thomas S.,
 238.
 POOR, H.V.,
 113.
 POPE, John Henry,
 21, 33, 67, 94, 402,
 413, 431, 459, 486,
 489, 490.
 PORCHERON, E.-D.,
 265.
 PORCHERON, Jean-D.,
 265, 266.
 PORTEOUS, Henry,
 442.
 POTTER, Richard,
 155, 156..
 POULIN, H.-E.,
 302.
 POULIOT, Charles,
 353.
 POUPORE, W.J.,
 430, 432, 433, 442.

POZER, C.H.,
 459.
 PREFONTAINE, R.,
 114, 232, 233, 234, 235,
 284, 285, 290, 295, 299,
 309.
 PROULX, Narcisse,
 479.
 PROVOST, Honorius,
 103, 459, 462, 469, 472.

Q

QLSJ,
 voir à Québec-Lac-Saint-
 Jean.
 QMOO,
 voir à Québec-Montréal-
 Ottawa-Occidental.
 Québec-Baie-James,
 259.
 Quebec & Boston Air Line,
 494.
 Québec-Central,
 22, 30, 55, 56, 86, 253,
 361, 364, 458, à 485, 495,
 497, 498, 499, 516, 518.
 Québec-Frontière,
 165, 201.
 Québec-Gosford,
 21, 22, 106, 252, 253, 254,
 256, 463.
 Québec-Halifax,
 151.
 Québec-Lac-Saint-Jean,
 3, 88, 224, 238, 239, 240,
 241, 242, 244, 245, 250,
 251 à 263, 270, 271, 363,
 425, 426, 435, 445, 515.
 Québec-Ligne-Frontière,
 voir à Québec-Frontière.
 Québec-Montréal-Ottawa-Occidental,
 7, 21, 23, 36, 46, 47, 49,
 51, 53, 55, 59, 61, 85, 88, 90,
 135, 156, 168, 169, 218, 224,
 226, 227, 231, 253, 276, 319,
 361, 363, 364, 367 à 392,
 405, 406, 407, 422, 442, 453,
 506, 508.

Québec-Montréal-Sud,
 148, 273, à 311.
 Quebec Northern,
 252.
 Québec-Nouveau-Brunswick-
 Nouvelle-Ecosse,
 151, 224, 268, 271.
 Québec-Oriental,
 312, 325 à 347, 358.
 Québec-Saguenay,
 252.
 Québec-Saint-Andrews,
 151, 313.
 Quebec Southern,
 voir à Québec-Sud.
 Québec-Sud,
 273, 274, 300, 301 à
 306, 310.

R

RAINVILLE, H.-B.,
 209.
 RANKIN, J.,
 228, 278, 279, 280,
 281, 283.
 RAYNAULD, André,
 1.
 RDA,
 voir à Richelieu-
 Drummond-Arthabaska.
 REDLICH, Fred,
 73.
 REED, James,
 473.
 REED, John Langham,
 465, 466, 467, 468,
 469, 471, 497, 498.
 REGEHR, Theodore David,
 3, 221, 223.
 RENAUD, J.-B.,
 372, 373.
 REYNAR, J.,
 246.
 RHODES, William,
 372, 373, 374.
 Richelieu-Drummond-
 Arthabaska,
 107, 253, 382, 446, 495.

Richelieu-Lac-Memphrémagog,
 305.
 RIDOUT, T.,
 172.
 RIOPEL, L.-J.,
 328, 329, 331, 334, 336,
 338, 341.
 RIORDON, John G.,
 355.
 Rive-Nord,
 3, 22, 30, 35, 88, 89, 90,
 103, 125, 155, 218, 253,
 364, 369, 371, 372, 373,
 377, 405, 422, 463, 515.
 Rive-Sud,
 90, 165, 166, 168, 218,
 273, 274 à 300, 301, 306,
 308, 309, 310, 342.
 RIVERS-WILSON, Charles,
 158.
 ROBERGE, L.-A.,
 188, 382, 385.
 ROBERTSON, J.G.,
 13, 22, 449, 459, 461.
 ROBIDOUX, J.-E.,
 175, 337.
 ROBENSON, (Major)
 313.
 ROBITAILLE, L.,
 330.
 ROBITAILLE, L.-A.,
 330, 338, 340.
 ROBITAILLE, Théodore,
 327, 329, 332, 336.
 ROBY, Yves,
 2, 3, 22, 135, 136.
 ROCHON, A.,
 436.
 RODIER, E.,
 423, 426.
 ROLLAND, J.-D.,
 267.
 ROSS, Frank,
 238, 239.
 ROSS, G. W.,
 222.
 ROSS, James G.,
 259, 373, 390, 459, 465,
 466.
 ROSS, J. J.,
 281, 293, 330, 349, 426,
 434, 475.

ROSSIGNOL, Damase,
349, 350.
ROUILLARD, J.-B.,
283, 284.
ROY, Joseph-Edmond,
479.
ROY, Moïse,
488.
ROY, P.-G.,
462, 464, 467.
RUMILLY, Robert,
58, 383.
RUSSELL, Willis,
372.
RYAN, William F.,
102.

S

Saguenay-Lac-Saint-Jean,
261.
Saint-André-Lachute,
231.
SAINT-HILAIRE, Elie,
259.
Saint-Laurent-Adirondack,
176, 310.
Saint-Laurent-Atlantique,
44.
Saint-Laurent, des Laurentides
et du Saguenay,
242.
Saint-Laurent-Nord-Ouest,
246, 251.
Saint-Laurent-Temiscouata,
348, 349.
SAINT-MAURICE, Faucher de
347.
SANTOIRE, C.-A.,
213, 214, 215.
SAWYER, William,
491.
SCHREIBER, Collingwood,
34, 114, 301, 316, 318,
368, 369.
SCHUMPETER, Joseph A.,
5, 73, 76, 307.
SCOTT, Charles A.,
130, 238, 247, 249, 250,
251, 464, 465, 466, 468,
469, 497, 518.

SCOTT, James G.,
237, 238, 239, 257, 262.
SEARGEANT, L. J.,
182, 193.
SEBERMAN, Daniel A.,
28.
SENECAL, Eusèbe,
265, 266, 267.
SENECAL, Louis-Adélard,
78, 82, 93, 94, 107,
142, 187, 189, 190, 192,
193, 195, 244, 245, 246,
382, 383, 384, 386, 387,
388, 389, 390, 406, 447,
450, 451, 452, 469, 518.
Septentrional de Québec,
252.
SHAKELL, S.,
330.
SHANLY, Walter,
168, 318.
SHARPLES, John,
238.
SHAUGHNESSY, T. G.,
414, 456.
SHEEHY, J.,
476.
Sherbrooke, des Townships de
l'est et Kennebec,
459.
SIMARD, Georges-Honoré,
372, 463.
Simcoe-Nord,
162.
SIMPSON, George,
231.
SIMPSON, S.J.,
289.
SIMPSON, W.J.,
236.
SMITH, Donald A.,
362, 398.
SMITH, E.B.,
182.
SMITH, Goldwin,
98.
SMITH, J. G.,
181, 182, 185, 481.
SMITH, Vernon,
285.
SMITH, KEITH, DUNLOP,
(contracteurs)
373.

South Shore,
voir à Rive-Sud.

SPENCER, A.S.,
187.

Stanstead-Shefford-Chambly,
89, 150, 177, 178, 179,
182, 183, 184, 185, 186,
310, 398, 449, 453, 481,
496.

STARNES, Henry,
172, 470, 472.

STEPHEN, George,
362, 363, 394, 420.

STEPHENS, George Washington,
261.

STEVENS, G.R.,
3, 20, 150, 151, 170, 177,
221, 223, 226, 242, 252,
274, 276, 319, 345, 346,
348.

STEVENS, George Washington,
290.

STEVENSON, J.C.,
234.

STEVENSON, P.S.,
284.

STEWART, McL.,
202.

St-Johnsbury + Lake Champlain,
197.

STUART, E.H.,
427.

Sud-Est,
55, 90, 168, 190, 196,
197, 198, 279, 361, 364,
382, 383, 399, 446 à 458,
482, 495, 496, 497, 516.

Sud-Ouest,
175.

SULLIVAN, John,
256.

SULLIVAN, Timothy J.,
234, 235.

SWEATT, (contracteur)
487, 489.

T

TAILLON, A.-A.,
289, 290, 292.

TAILLON, L.-O.,
242, 267.

TARTE, Joseph-Israel,
338, 348, 349, 350, 352,
353.

TASCHEREAU, E.-A. (Mgr),
103.

TASCHEREAU, Linière,
479.

TASSE, Emmanuel,
413.

Témiscouata,
18, 97, 312, 325, 347 à
356, 358, 359, 516, 518.

TESSIER, J.-H.,
301.

TESSIER, Jules,
247, 249.

TETU, Cirice,
295.

THERIAULT, Léville,
348.

THIBAUDEAU, I.,
238, 257.

THIBAUDEAU, R.,
342.

THIBAUDEAU, T.-R.,
293.

THOM, Angus McL.,
330, 337, 341.

TIPPLE, John,
77.

TOURVILLE, Louis,
291.

Trans-Canada,
224, 262.

Transcontinental,
7, 219, 222, 268, 408.

TREPANIER, (notaire)
344.

Trois-Rivières-Nord-Ouest,
245, 246, 262.

TROUT, J. et M.,
223, 254, 482.

TRUDEAU, L.-H.,
204.

TRUDEAU, T.,
193, 369.

TRUDEL, Benjamin,
348.

TRUDEL, F.,
246.

TULCHINSKY, Gerald,
19, 74.
TUPPER, Charles,
33, 47, 158, 280, 318, 329,
403, 424, 433, 441, 472.
TURCOTTE, A.,
381, 416.
TURCOTTE, J.-Edouard,
371.
TURNBULL, T.T.,
279, 295.
TYLER, Henry,
156.

U

UNDERHILL, Frank,
14.
Union-Jacques-Cartier,
149, 150, 162, 163,
169 à 173, 177, 218,
390.
United States and Canada
Railroad Co.,
166.
Upper Coos,
492.
URQUHART, C.,
50.

V

VALLEE, Louis,
207, 209, 211, 212, 214,
215, 228, 233, 240, 266,
288, 289, 321, 342, 343,
398, 421, 427, 428, 472,
474, 480, 492.
Vallée-Est-Richelieu,
273, 274, 301, 304, 305,
306, 310.
Vallée-Massawippi,
310, 364, 481, 482, 484,
496, 499.
Vallée-Missisquoi,
voir à Vallée-Noire-
Missisquoi.

Vallée-Noire-Missisquoi,
100, 179, 397, 399, 400,
406.
Vallée-Ottawa,
342, 345.
Vallée-Saint-François-Kennebec,
459.
VAN HORNE, W.C.,
363, 414, 420, 421.
VANASSE, F.,
295.
VANASSE, P.-B.,
247.
Vaudreuil,
415, 419.
Vaudreuil-Prescott,
104, 105.
Vermont-Canada,
177, 178.
Vermont-Central,
7, 89, 90, 149, 150,
163, 177 à 199, 215, 216,
218, 219, 310, 394, 396,
398, 406, 442, 458, 481,
496, 497, 503, 516.
Vermont-Province-Line,
216.

W

WAINWRIGHT, William,
173, 175, 285, 286, 323,
419.
WALSH, Hugh,
235, 236.
Waterloo-Magog,
178, 179, 185, 186, 361,
364, 392, 395, 396, 397,
398, 399, 400, 404, 405,
406.
WATKINS, M.H.,
14.
WATSON, R.,
289.
WATTS, W.J.,
323, 452.
Wellington-Grey-Bruce,
162.
WESTMORE, C.C.,
247, 250, 251.

WHITMAN, S.R.,
187.
WILGUS, William J.,
178, 482.
WILLETT, Samuel T.,
190, 194.
WILLIAMS, D.,
320.
WILLIAMS, William A.,
247.
WILLIAMSON, James,
341.
WINCHELL, J.M.,
371.
WOODWARD, James R.,
— 459, 472, 473.
WOODWARD, John,
399.
WRIGHT, Alonzo,
429, 431, 433.
WRIGHT, Robert,
170, 175, 390.
WURTELE, Archibald,
247.
WURTELE, J.,
280, 292.
WURTELE, J. S. C.,
279, 293, 440, 441.
WYATT, William Gaitwell,
470.

Y

YOUNG, Brian J.,
3, 102, 369, 371, 372, 373,
374, 375, 376, 378, 381, 383,
384.

Z

ZIEGEL, Jacob S.,
28.