

## Louis-Adélarde Senécal ou les jeux sur la corde raide

Gérard Parizeau

Volume 39, Number 4, 1972

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1103734ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1103734ar>

[See table of contents](#)

### Publisher(s)

HEC Montréal

### ISSN

0004-6027 (print)

2817-3465 (digital)

[Explore this journal](#)

### Cite this document

Parizeau, G. (1972). Louis-Adélarde Senécal ou les jeux sur la corde raide. *Assurances*, 39(4), 100–144. <https://doi.org/10.7202/1103734ar>

**SUPPLÉMENT**

**ÉTUDE EN FORME  
DE  
TRIPTYQUE**

---

**III — LOUIS-ADÉLARD SENÉCAL**

**ou**

**Les jeux sur la corde raide**

**(1829-1887)**

**1972**

# Louis-Adélarde Senécal ou les jeux sur la corde raide

par

GÉRARD PARIZEAU

de la Société Royale du Canada

Les chiens aboient,  
la caravane passe.  
Proverbe arabe.

101

Avec Louis-Adélarde Senécal, on quitte le domaine des idées pour entrer dans l'exécution, avec des projets qui se succèdent rapidement <sup>1</sup>. Ses entreprises chevauchent et, à l'occasion, s'entremêlent; elles réussissent ou sombrent selon le cas. Ce qui le caractérise, c'est l'initiative, le mouvement et une certaine instabilité. Qu'on en juge par ces notes qui résument sa vie, sa philosophie comme on dit maintenant.

Senécal n'a pas de système particulier. Il est essentiellement un homme d'action, dont le cerveau en effervescence voit les problèmes et cherche constamment les moyens de les résoudre à son avantage. Il est très attiré par les transports : bateaux, chemins de fer, câbles sous-marins, à une époque où les communications se développent à une cadence rapide au Canada. Ce qui ne l'empêche pas de s'intéresser à bien d'autres choses, comme on le verra au cours de cette étude qui porte sur l'un des hommes les plus dynamiques au Canada, à la fin du dix-neuvième siècle. On dira de lui à peu près ceci : il fut le plus grand homme d'affaires de sa génération chez les francophones, mais aussi: il fut le chef d'une caverne des quarante voleurs. C'est Wilfrid Laurier qui s'exprime ainsi à une époque où il garde une dent contre l'exécuteur des

---

<sup>1</sup> Ils vont d'usines nouvelles, de lignes de navigation et de chemin de fer à un barrage hydro-électrique à Caughnawaga, d'un tunnel sous le fleuve Saint-Laurent à un chemin de fer sur la glace, d'une entreprise d'exportation à une société de colonisation et à une grande entreprise pour la coupe de bois. Pour être tout à fait équitable, il faudrait noter ici que si Senécal aimait le risque, il avait un extraordinaire sens de l'entreprise. Il était le type même de l'entrepreneur du dix-neuvième siècle.

hautes œuvres d'un parti qui ne lui rend pas la vie facile. C'est entre ces deux extrêmes que se situe Louis-Adélarde Senécal. Il fut un homme d'affaires très imaginaire, marchant constamment sur la corde raide, « *an American Tycoon* » écrit Joseph Schull <sup>2</sup>, mais aussi un politicien très mêlé à la vie électorale. Trésorier du parti conservateur, ami et collaborateur de J. Adolphe Chapleau, il finit sénateur comme tant d'autres, malgré les protestations de beaucoup de gens; ce qui ne fit que retarder le moment où il accéda à l'Olympe, refuge, trop souvent, des bien votants et pensants qui ont rendu service au parti.



Louis-Adélarde Senécal naît à Varennes le 10 juillet 1829. Il est *cancer*, par conséquent, mais, il n'a aucune des qualités qu'on accorde à ceux qui voient le jour entre le 22 juin et le 22 juillet: sensibilité, émotivité, gestation, tendances maternelles. S'il était venu au monde quinze jours plus tard, il aurait eu tout ce qui caractérise le *lion*: individualisme, volonté, affirmation, force, autorité, plénitude. Renonçons à l'astrologie pour expliquer l'homme. Voyons-le vivre tout simplement.

Il est d'une famille rurale. Son père est un cultivateur qui a quelques biens. Il descend d'Adrien Senécal, originaire de Rouen et décédé en 1688; <sup>3</sup> artisan et non paysan, comme tous ceux qui l'ont suivi. La terre des Senécal est étroite et longue, ainsi que le sont toutes les autres dans la région. Elle est fertile cependant, comme presque toutes celles de la paroisse de Varennes <sup>4</sup> où le sol est bon. La terre donne sur le

<sup>2</sup> « He was a rarity in French Canada, a self-made baron of business who had fought his way to prominence with all the single-minded ruthlessness of an American Tycoon », écrit Joseph Schull, dans *Laurier*. Chez MacMillan. 1965. P. 60.

<sup>3</sup> Jean-Jacques Lefebvre. Mémoires de la Société Royale du Canada, 1964. P. 91.

<sup>4</sup> Benoit Brouillette dit des choses charmantes sur Varennes. « C'est un heureux hasard, écrit-il, qui fait donner au Canada le nom de Varennes, celui d'un gentilhomme de France, à une des parties les plus fertiles de la plaine laurentienne. Le Varennes canadien s'apparente donc, même géographiquement à La Varenne française des environs de Tours... » Dans « Varennes », *l'Actualité Economique* de mars 1944.

fleuve que sillonnent les voiliers et, bientôt les vapeurs venant d'en bas ou qui y retournent. Jeune, Louis-Adélarde Senécal est beaucoup plus attiré par la pêche, la navigation et le canotage que par l'engrangement des récoltes, note M. A. Achintre, dans ses *Portraits et dossiers parlementaires du premier parlement de Québec*. Est-ce le va-et-vient de battellerie qui lui donne le goût de partir ou ce désir de s'expatrier qu'ont tant de gens du Bas-Canada déjà à cette époque ? Avec une formation bien élémentaire, il va aux États-Unis, à Burlington, chez des parents peut-être, car les traceurs de frontières à Londres ou autres lieux lointains, d'un coup de plume ont transformé en Américain un Senécal habitant près de là. Louis-Adélarde a tout juste le temps d'ajouter un peu d'anglais et de calcul au peu qu'il sait déjà, au cours d'un séjour de deux ans qu'il fait au Vermont. C'est pendant ce temps qu'il fréquente la *common school*, comme les garçons du bourg. Puis, il revient dans son pays et ouvre un « magasin général » à Verchères, dans ce petit village où, certains soirs, l'on parle peut-être de Madeleine, maîtresse femme qui a tenu tête aux Iroquois il y a bien longtemps. Par la suite, il est vrai, elle est devenue une virago qui exaspère le gouverneur par ses exigences; elle plaide souvent et rudoie les hommes, ces êtres exaspérants qui se mettent dans sa voie. Mais on passe sous silence ce second aspect de sa vie, moins glorieux que l'autre <sup>5</sup>. Senécal ne s'intéresse pas à l'histoire. Il lui préfère le négoce. Quelques années plus tard, trois ou quatre peut-être, il imagine ce que seront les transports dans ce pays où tout est à faire. Il est audacieux, énergique, insatisfait par le commerce d'épicerie et de quincaillerie qu'il fait dans un petit patelin où rien ne bouge que la masse liquide qui le fascine. On est en 1853; il a vingt-quatre ans. Sur le fleuve, il y a une circulation de bateaux, assez abondante parce que

<sup>5</sup> Jean Bruchési en parle avec un plaisir évident dans son étude parue dans les *Cahiers des Dix* (P. 25), volume 11, 1946, sous le titre *Madeleine de Verchères et Chicaneau*.

les routes ne sont pas bonnes et que le transport par eau est moins cher que sur terre. Il sera bientôt déclassé par le chemin de fer qui pousse ses tronçons un peu partout, sans ordre, un peu à la va-comme-je-te-pousse. Ce n'est que dix ans plus tard que commenceront de se constituer les grandes lignes est-ouest. Certaines seront groupées ou construites pour des fins politiques (Montréal-Toronto d'abord, puis Lévis-Halifax par exemple et Winnipeg-Vancouver), ou strictement économiques, comme cette voie ferrée qui relie Montréal et Portland<sup>6</sup> et qui ira aussi de Montréal à Stratford, Toronto, Hamilton et Sarnia, première étape du Grand-Tronc<sup>7</sup>. Dans le Bas-Canada, le réseau ferroviaire se constitue, jusqu'en 1875, par petits bouts dans un désordre et avec une absence presque complète de prévision. On construit des voies ferrées ou sur rails de bois<sup>8</sup> avec de faibles subsides, qui, au début, prennent surtout la forme de terres invendables. On n'a guère

<sup>6</sup> Saint Lawrence & Atlantic Railway, dont les travaux sont à peu près terminés vers 1851.

<sup>7</sup> Voici comment l'*Annuaire Statistique du Canada* de 1929 décrit la constitution du Grand-Tronc: « On peut dire que l'ère des chemins de fer commença au Canada en 1851, date à laquelle fut passée une loi pourvoyant à la construction d'une ligne de chemin de fer entre le Haut et le Bas Canada; elle eut pour résultat l'achèvement du chemin de fer du *Grand Tronc* entre Montréal et Toronto en 1856, son prolongement vers l'ouest jusqu'à Sarnia en 1859, et vers l'est jusqu'à la Rivière-du-Loup en 1860. La section du chemin de fer *Atlantic & St. Lawrence* allant de Portland, Maine, à la frontière canadienne fut louée pour 999 ans, si bien qu'en 1859, lors de l'achèvement du pont Victoria, par lequel les trains traversaient le St-Laurent en arrivant à Montréal, le *Grand Tronc* possédait une route continue de 800 milles de longueur, entre Portland et Sarnia. Une voie reliant Détroit à Port Huron fut louée en 1839, les routes de Champlain en 1868, le Buffalo & Lake Huron en 1867; le Chicago & Grand Trunk fut complété depuis Port Huron jusqu'à Chicago en 1880. En 1881, le réseau Georgian Bay & Lake Erie, de 171 milles, fut incorporé et l'année suivante vit la fusion du réseau Great Western (904 milles) et celle du réseau Midland (473 milles) avec le Grand Tronc. En 1888, le Grand Tronc s'annexa également le chemin de fer Northern, allant de Toronto à Barrie, ouvert en 1853, ainsi que le chemin de fer Hamilton & Northwestern. Le creusement du tunnel St-Clair, achevé en 1891, établit une communication directe avec les chemins de fer des Etats-Unis. Entre 1870 et 1880, l'écartement des voies avait été changé et ramené de 5' 6" à la largeur normale de 4' 8½". »

<sup>8</sup> De Saint-Jean à Laprairie dès 1835, puis de Québec au Lac Saint-Jean ou entre Drummondville, Saint-Hyacinthe, Arthabaska, Acton et Wickham. Théoriquement, c'est logique d'utiliser des rails ou lisses de bois dans un pays où il abonde, mais on se rend vite compte qu'avec le climat, il faut tout reprendre dès le printemps suivant. Dans tous les cas, on en vient au rail d'acier sur un ballast assez solide pour supporter la charge et construit pour évacuer l'eau rapidement et pour empêcher les effets du gel.

d'argent que le sien (toujours insuffisant) ou les fonds de capitalistes anglais ou américains, qui fondent comme beurre dans la poêle. Une fois terminés, les tronçons perdent de l'argent ou font faillite car ils débouchent sur rien ou presque rien, jusqu'au moment où on les groupe avec d'autres pour faire une grande voie destinée à faciliter le commerce extérieur, et à ouvrir des régions nouvelles. Cela créera bien des problèmes au Grand-Tronc, par exemple, quand il englobera tout cela <sup>9</sup>.

Senécal viendra plus tard au transport ferroviaire <sup>10</sup>. Pour l'instant ce qui l'intéresse, c'est la navigation <sup>11</sup>. À Verchères, de la rive, il voit le parti à en tirer, dans l'immédiat. C'est à des solutions de ce genre que, durant toute sa vie, il s'arrêtera. À Ogdensburg, assez loin de son village en haut du fleuve, il y a un vieux rafiot dont personne ne sait que faire. Il l'achète, en devient le capitaine à une époque où on ne demande rien à personne que d'oser et de réussir. Le bateau fait le service des passagers et des marchandises entre Montréal et Sorel: petit bourg logé au confluent du Richelieu et du Saint-Laurent. Comme c'est de Montréal que viennent les approvisionnements de la région, l'idée est bonne parce qu'ainsi le transport est peu coûteux, régulier au point qu'on

105

<sup>9</sup> On termine la voie entre Montréal et Toronto en 1856. C'est la première étape. On la prolonge ensuite jusqu'à Sarnia puis, en 1860, jusqu'à Rivière-du-Loup. Dans l'intervalle, on avait loué le réseau de l'Atlantic and Saint Lawrence pour 999 ans. C'est ainsi qu'en 1859, le Grand Tronc a un réseau de 800 milles allant de Portland à Sarnia. Par divers achats et locations, il se rend à Chicago en 1880. *L'Annuaire Statistique du Canada* (1929). P. 653.

<sup>10</sup> Voici les tronçons que contribue à construire Louis-Adélarde Senécal en quelques années: Sorel à Acton, en passant par divers petits centres des Cantons de l'Est; de Sainte-Thérèse à Saint-Lin (chemin de fer des Laurentides); de Sainte-Thérèse à Saint-Eustache (chemin de fer de Saint-Eustache); le chemin de fer de Berthier; celui de Lanoraie, Joliette et Saint-Félix de Valois; celui de l'Assomption et le chemin de fer de Lévis à Kennébec (qui lui vaudra de nombreuses poursuites), avant de compléter le Québec Montréal Ottawa & Occidental (Q.M.O. & O.). Voir *the Canadian Parliamentary Companion*, 1887, paru chez J. Durie & Son, Ottawa.

<sup>11</sup> En 1888, chez Rose Publishing Company à Toronto, dans *A Cyclopaedia of Canadian Biography, Being Chiefly Men of the Time*. P. 452 à 455. La source est contemporaine, par conséquent les détails proviennent soit de L.-A. Senécal lui-même, soit de son entourage. On ne retient ici que les faits eux-mêmes, l'interprétation ne pouvant relever que d'une publicité dont la forme est bien connue depuis longtemps.

peut compter sur des horaires bien suivis par un capitaine à qui la vie a enseigné que si l'exactitude est la politesse des rois, elle est aussi la règle du navire.

106 Son bateau s'appelle « *George-Frederic* ». Il deviendra le *Verchères* l'année suivante au moment du renouveau. Ce patronyme dit davantage à son propriétaire que le nom d'un quelconque prince, fut-il devenu roi d'Angleterre par la suite et fut-il le neveu du protecteur en titre à Québec et, en d'autres lieux, de la charmante Julie de Fortisson de Saint-Laurent.

Mais Senécal ne s'en tient pas au *Verchères*. En 1857, il construit le *Yamaska* pour le service entre Saint-Aimé et Montréal. En 1858, c'est le *Cygne*, qui établit la permanence entre Sorel et Saint-François. Plus tard, Senécal fonde une compagnie pour le creusage des rivières Saint-François et Yamaska. L'année suivante, il ajoute une autre unité à sa petite flotte, l'*Ottawa*, qui, bientôt, fait concurrence au *Richelieu* de la Compagnie du Peuple,<sup>12</sup> toute puissante jusque-là, mais à qui, lui, Louis-Adélarde Senécal tient tête. Plus tard, il sera président de la Richelieu and Ontario Navigation Company, qui aura englobé la Compagnie du Peuple. Pour l'instant, il se pose en concurrent.

Il a trente ans. A-t-il trouvé sa voie ? Pas encore, mais il écoute sans résister ce démon qui le pousse. Il organise un commerce de bois et de céréales avec les États-Unis, à la faveur du traité de réciprocité qui ouvre les portes du pays voisin. Après quelques années, il a onze bateaux à vapeur et quatre-vingt-neuf péniches qui font la navette entre Montréal, Sorel et Whitehall dans l'État de New-York. Il vend même jusque dans les Antilles. Pour mener tout cela, il s'est installé à Pierreville, petit village situé en bordure du lac Saint-Pierre. De là, il dirige également les scieries qu'il a à Saint-David,

<sup>12</sup> Voir *Portraits et dossiers parlementaires du premier parlement de Québec*, par M. A. Achintre. Deuxième édition, Montréal (1871). P. 123.

à Saint-Guillaume, à Wickham, à Yamaska, à Kingsey, à Pierreville et à Acton. Il se targue d'un chiffre d'affaires de trois millions; ce qui est beaucoup pour l'époque.<sup>13</sup>

Puis, tout s'écroule à la faveur de la crise, quand les États-Unis renoncent au traité de réciprocité, à la veille de la Confédération, et ferment leurs portes. Senécal fait faillite. Les gens qu'il entraîne dans sa débâcle lui en voudront longtemps, même si, par la suite, il rembourse les créanciers. Wilfrid Laurier se fera le porte-parole de quelques-uns d'entre eux, plus tard, quand il écrira un article contre Louis-Adélarde Senécal, dans l'*Électeur*, sous le titre de *La Caverne des Quarante Voleurs*<sup>14</sup>. On verra plus loin dans quelles circonstances. Pour l'instant, notons ce jugement de Laurier, à la fois amusant et cruel : « Senécal, écrit-il, a une conception très personnelle de l'arithmétique . . . Au cours de sa carrière, il l'a simplifiée. (Pour lui) toute la science financière se réduit à cette formule : je pose zéro et je retiens tout. »

107

Voilà Senécal devenu Gros-Jean comme devant, ainsi que la plupart de ceux qui l'entourent. Il a à sa décharge, il est vrai, d'avoir remboursé les dettes de l'entreprise. Mais il y a les autres, ses ex-associés qui lui en veulent. Il a sinon ce que les Américains appelleront plus tard le *know-how*, c'est-à-dire la connaissance du métier, du moins le flair, l'esprit d'entreprise et une assez étonnante faculté de rebondissement. Il ne sait rien, en particulier, sauf ce qui fait réussir l'un et ce qui fait que l'autre reste dans son coin à lire paisiblement son journal. Il n'a rien du fonctionnaire béat et

<sup>13</sup> C'est beaucoup, en effet, si l'on songe que le commerce du port de Montréal avec l'étranger est, en 1867, de vingt-huit millions de dollars. Voir dans la *Revue de Géographie: Le port de Montréal, hier et aujourd'hui*, par Benoît Brouillette. P. 201.

<sup>14</sup> Dans l'*Électeur* du 20 avril 1881. Publié par Ernest Pacaud à Québec, qui en devint le propriétaire en 1885. Il en était déjà le rédacteur en décembre 1880. Le journal compta parmi ses collaborateurs Ulric Barthe, Wilfrid Laurier, François Langelier, J. C. Langelier et Charles Langelier. Organe du parti libéral, il disparut en 1896 pour être remplacé par *Le Soleil*. En 1905, Lomer Gouin et Wilfrid Laurier en ont la direction politique. P. 220. *Les Journaux du Québec 1764-1964* par André Beaulieu et Jean Hamelin. Aux Presses de l'Université Laval.

heureux de son sort. Il sait que, dans la société où il vit, tout n'est que besoins. Il suffit d'y pourvoir. Pour cela, il faut acheter bon marché pour revendre plus cher : raisonnement simple, mais dont la mise à exécution n'est pas toujours aussi facile qu'il semblerait au premier abord. Acheter du bois, du blé, des céréales et les transporter, cela semble une opération aussi peu compliquée que rémunératrice. Il suffit d'acheter moins cher qu'on revend. Il ne faut pas, cependant, que soudainement les marchés se ferment parce que la politique commerciale change. Il ne faut pas se trouver en pleine crise économique comme c'est le cas tout à coup et s'être chargé de dettes ou d'engagements aussi divers que précis. Il ne faut pas que le coût du transport devienne trop élevé, que les prix dégringolent — ce qui est souvent le cas à cette époque — que les frais d'administration soient trop élevés ou que les dépenses soient trop fortes. Fonder et administrer sont deux choses. Ce dont souffrent les entreprises de Senécal, semble-t-il, c'est une absence de direction. Il y a aussi le fait que le patron n'hésite pas à jeter l'argent par les fenêtres. C'est un double écueil que Senécal n'évitera jamais ; l'argent pour lui est fait pour circuler, mais la vitesse de circulation ne doit pas être telle que les coffres se vident périodiquement. Sinon, c'est la culbute. Senécal ne la craint pas suffisamment tant il a confiance dans ses talents d'équilibriste. Il a de la vision, de l'imagination; il est intelligent, impulsif, mais plein de ressources. Il est très attiré par l'aventure et, comme ses entreprises, il est passablement instable. Peut-être est-il trop à la recherche du résultat immédiat, sans une étude suffisante de ce que l'on appelle maintenant la rentabilité. Il est trop spontané pour cela. Et puis, je crains que, mal secondé, il veuille tenter trop de choses à la fois. On le verra au cours de ce récit mêlé à tant de choses, dont quelques-unes auraient suffi à un homme ordinaire. Il y a aussi la politique, dans laquelle il se jette avec ardeur, comme

il fait tout. Mais cela est une autre histoire sur laquelle on reviendra car elle mérite d'être contée.

« Un des traits de son caractère, a écrit un de ses contemporains, c'est qu'il ne se laissait jamais *coincer* légalement ou financièrement. Il a toujours atteint son but même s'il était démuné d'argent et s'il avait à faire face à des gens qui avaient fortune, talents et influence ».<sup>15</sup>



Avant d'aller plus loin, il convient de préciser ce qu'était Senécal, physiquement. Grand, mince, osseux, long en col, haut sur jambes, le front découvert, les os des joues proéminents, l'œil vif, la parole brève... C'est ainsi que M. A. Achintre le présente dans ses *Portraits et dossiers parlementaires*<sup>16</sup> en 1871. Sur l'un de ses portraits, il est barbu, comme on l'était à l'époque où un collier épais ne suffisait pas à faire passer son propriétaire pour un farfelu, un contestataire acrimonieux ou un mauvais esprit. Être imberbe, c'était au contraire vouloir se distinguer dangereusement. Senécal avait aussi le nez long. Il avait l'air sympathique des gens à fort appendice nasal, mais qui peuvent aussi être astucieux : ce qui était le cas de Louis-Adélarde Senécal.

Tout jeune, à vingt-un ans, il a épousé Delphire Dansereau, tambour battant, entre deux départs,<sup>17</sup> un jour de janvier 1850. Elle était la fille du lieutenant-colonel Dansereau, marchand à Verchères : un collègue de Louis-Adélarde Senécal, par conséquent, à l'époque où lui aussi vivait de la vente du kérosène, de la mélasse, du sucre, de l'épicerie et de la quincaillerie.

<sup>15</sup> Ce qui me paraît être un jugement valable dans l'ensemble, même s'il n'a pas toujours été exact, comme en font foi les nombreux échecs.

<sup>16</sup> P. 122.

<sup>17</sup> Voir à ce sujet le *Registre de Verchères* de 1850.

De leurs trois enfants, deux seulement survivront. L'aînée, Octavie, épouse William-Edmond Blumhart. Longtemps plus tard, celui-ci fondera *La Presse*<sup>18</sup> pour le compte de son beau-père, qui voulait donner au parti conservateur un autre journal consacré à la défense de ses intérêts, *La Minerve* étant passée, depuis le 30 août 1880, d'Arthur Dansereau à une compagnie présidée par Joseph Taché. À cette époque, Senécal est intimement lié aux conservateurs que Chapleau dirige à Québec et John A. Macdonald, à Ottawa. D'origine allemande, la famille Blumhart s'installa à Cap-Rouge près de Québec, quand son chef — officier d'un régiment de Brunswick — fut licencié après s'être battu contre les insurgés américains. Né en 1844, Blumhart est très mêlé aux journaux et au milieu intellectuel de l'époque à Québec. À trente ans, il a acheté *Le Canadien*, et c'est dans les bureaux du journal qu'il a, semble-t-il, fait la connaissance de Louis-Adélarde Senécal déjà engagé dans la politique. La seconde fille épouse le juge Charles-Ignace Gill qui, avant d'être magistrat, avait été député du comté de Yamaska, où il avait succédé à son beau-père.<sup>19</sup>



Dans la carrière de Louis-Adélarde Senécal, il y a des périodes bien tranchées. Il y a celle que nous avons vue

<sup>18</sup> L.-A. Senécal avait le *Nouveau Monde*. Il le vendit à Hector Langevin en 1884, puis il chargea son gendre de fonder une autre feuille pour le parti conservateur. Blumhart l'appella *Le Monde*, mais devant les protestations du propriétaire du *Nouveau Monde*, il appela la nouvelle feuille *La Presse* qui, avant d'appartenir à Trefflé Berthiaume, passera en de nombreuses mains. Cf. André Beaulieu et Jean Hamelin. P. 130. *Ibid.*

<sup>19</sup> Charles-Ignace Gill est le fils d'Ignace Gill et d'Elizabeth MacDougall. Il est un excellent exemple de ce que furent certaines familles écossaises, émigrées au Canada. Elles se sont mêlées aux Canadiens français, puis elles ont été absorbées petit à petit en un lent processus d'assimilation, au point qu'à la dernière génération on ne parlait plus l'anglais. Le même phénomène s'est produit en sens contraire dans le milieu anglophone.

Gill a vécu avec son beau-père à Pierreville jusqu'en 1878. Puis, il a habité Sorel quand on l'y a nommé juge pour remplacer T. J. J. Loranger à la Cour Supérieure, en 1879. Voir à ce sujet ses *Mémoires* (P. 105), qui sont dans les archives du notaire Fernand Léger à Montréal.

et qui se termine lamentablement. À côté de ses entreprises de transport, de bois et d'exportation, Senécal a placé, il est vrai, quelques capitaux dans des sociétés diverses : textiles, pâtes de cellulose, etc. Il s'est porté acquéreur de grandes terres dans le canton d'Upton pour y faire de la colonisation et de l'agriculture, avec son ami Jean-Baptiste Éric Dorion.<sup>20</sup> À la direction du *Défricheur*,<sup>21</sup> celui-ci pousse fougueusement à la colonisation des Cantons de l'Est. Senécal le suit, mais il est aussi le bailleur de fonds de son journal à vocation libérale. Senécal est également un des fondateurs de la Cumberland Mining & Railway Co. dans les provinces maritimes. Mais que n'a-t-il pas fait, ce diable d'homme ! Plus tard, il sera président de Montreal City Passenger Railway, l'ancêtre de la Compagnie des Tramways de Montréal et de la Commission des Transports.<sup>22</sup> Il sera aussi président de la Richelieu and Ontario Navigation Company, dont la situation, à son entrée au conseil, est un peu embarrassée. Mais c'est anticiper que d'en parler ici.

Louis-Adélarde Senécal consacre la deuxième partie de sa vie aux chemins de fer et à la politique. Pour comprendre pourquoi, il faut se demander quelle était la situation dans ce double domaine au moment où il s'y dirige.

Voyons d'abord les chemins de fer. Sous l'influence de George-Étienne Cartier, en particulier, on se laisse gagner, oh ! bien lentement dans le milieu francophone, par l'idée que le développement de Montréal et de la province est fonction

<sup>20</sup> Eric Dorion fait partie du groupe de l'Institut Canadien, qui s'oppose durement à Monseigneur Bourget, comme Joseph Doutre et L.-A. Dessaulles. Il a la dent dure dans *Le Défricheur* qu'il a fondé avec George Batchelor. Il est, dit-on, « le plus désintéressé, le plus persévérant ami de la liberté au Canada ». *Les Journaux du Québec de 1764 à 1964*. Aux Presses Universitaires de l'Université Laval, 1965.

<sup>21</sup> *Le Défricheur*. Fondé par Eric Dorion, il fut « l'organe du parti libéral et combattit le projet de la Confédération ». Après le décès d'Eric Dorion, le journal appartient à Wilfrid Laurier et à P. J. Guitté. Publié à l'Avenir, dans les Cantons de l'Est. *Ibid.* P. 5.

<sup>22</sup> *Le transport urbain à Montréal 1861/1961*. Dans cette plaquette, parue en 1961, la Commission du Transport de Montréal rappelle les débuts du transport en commun.

des voies de communication. Dans un discours prononcé en août 1846<sup>23</sup>, Cartier affirme que, pour assurer l'expansion du commerce vers l'Europe, rendu difficile par la nouvelle politique commerciale de l'Angleterre, il faut réunir Montréal (port intérieur, inutilisable pendant six mois) à Portland, port de mer, ouvert toute l'année. En s'exprimant ainsi, Cartier se fait un peu le porte-parole de A. T. Galt, le commissaire de la North American Land Corporation qui a des intérêts en commun avec la Canada Land Company: toutes deux ayant d'immenses terres à vendre. Puis, il y a le commerce de la fourrure, du bois et du blé qu'il faut centraliser quelque part pour l'expédier vers l'étranger à l'année longue. En orientant le trafic des marchandises vers Portland, on obtiendra que tout ne s'entasse pas à Montréal, en attendant l'ouverture de la navigation ou ne soit dirigé vers les États-Unis. Avec George-Étienne Cartier, Galt et ses associés poussent donc à la construction d'une voie ferrée allant de Montréal à Portland. Ce sera la St. Lawrence and Atlantic Line, terminée vers 1851. Puis, pour compléter le réseau nouveau, on fondera le Grand-Tronc. Paternel, le gouvernement du Canada-Uni accordera un premier subside de 3,000 livres par mille de voie ferrée. Et comme ce n'est pas assez, Galt et Cartier (l'avocat de la compagnie) obtiennent une somme supplémentaire de 900,000 livres. Enfin, en 1857, le gouvernement paie les intérêts sur une dette obligataire de quelque 20 millions de livres<sup>24</sup>.

À partir de ce moment-là, la Compagnie du Grand-Tronc a un bon départ. Il ne lui reste qu'à réunir d'autres lignes et à ramasser quelques tronçons épars pour jouer le rôle qu'on lui a assigné : faire de Montréal une plaque tournante du commerce canadien et, de son réseau, le mode de transport

<sup>23</sup> Discours prononcé à Montréal le 10 août 1846. Dans *Discours de Sir George-Étienne Cartier*, réunis par Alfred de Celles. P. 7. Cartier revient à la charge en février et en juillet 1849 en particulier.

<sup>24</sup> A. Faucher dans *Histoire économique et unité canadienne*. Chez Fides, 1970.

vers le Haut-Canada et les terres qui accueillent les immigrants d'Angleterre, d'Irlande et d'Écosse. Ils arrivent à fond de cale, émaciés et bien fatigués, mais prêts à revivre dans un pays accueillant, au climat très dur, mais au sol excellent. Grâce au chemin de fer nouveau, ils s'installeront dans l'est du Haut-Canada et, plus tard, dans ce qui devait devenir la péninsule ontarienne.

George-Étienne Cartier avait eu raison puisque, en appuyant des intérêts particuliers, il avait servi l'intérêt de sa ville.

113

Chez les francophones du Bas-Canada, au début on est réticent devant les idées de Cartier et du groupe anglophone de Montréal. Les gens ne comprennent pas tellement bien l'intérêt de ces projets qui dépassent les problèmes immédiats d'une société en majorité rurale<sup>25</sup>. Ils ont aussi l'impression de sortir les marrons du feu pour les autres : les gens du *Board of Trade* qui voient juste, cependant. Malgré tout, on admet qu'il faut améliorer les conditions de la navigation si l'on veut que le port de Montréal se développe et on se laisse convaincre que, pour permettre à la province d'atteindre son plein essor, il faut que les routes se doublent de ces chemins de fer qui pousseront bientôt comme des champignons chez nos voisins du sud, malgré la guerre de Sécession.

Dès 1846 donc, Cartier préconise la construction de voies ferrées et le creusement de canaux avec une ardeur qui ne se ralentira jamais durant le reste de sa vie, note son biographe, Alfred De Celles<sup>26</sup>. Et il ajoute : « son nom reste attaché à la construction du chemin de fer de Montréal à Portland<sup>26a</sup> — le premier chaînon de notre voie de commu-

<sup>25</sup> Ainsi, sur une population totale de 1,110,664 âmes en 1861, Montréal en a 90,323, Québec 51,109 et Trois-Rivières 6,058. *Recensement de 1860-61*. P. 4. Vol. 1.

<sup>26</sup> *Cartier et son temps*, chez Beauchemin, Montréal (1924). P. 100.

<sup>26a</sup> Par une astuce de George-Étienne Cartier, sans doute, c'est Augustin-Norbert Morin qui est président du Chemin de fer en 1849. C'est à lui que l'ingénieur A. C.

nication transatlantique, du Grand Tronc, de l'Intercolonial et, enfin du Pacifique Canadien pour ne parler que des principales lignes de notre réseau ».

Cartier comprend très bien la situation, en effet. Il sait que pour l'essor du pays et de Montréal en particulier, il faut que des voies ferrées y apportent les marchandises destinées à l'exportation ou à l'importation. Pour cela, il faut avoir accès à un port ouvert toute l'année. Et c'est pourquoi, en attendant la construction de l'Intercolonial qui va relier le Bas-Canada aux provinces maritimes, il pousse à la construction du St. Lawrence and Atlantic Rail Road vers l'état du Maine. En 1854, Cartier se targue également d'avoir préparé la charte du Grand-Tronc qui, bientôt, ira de l'Atlantique jusqu'à Chicago, en passant par Montréal et Toronto. Cartier est vraiment le propagandiste le plus vigoureux qu'ait eu le parti conservateur dans le domaine des communications. Il appuie la construction de l'Intercolonial qui va éventuellement relier Lévis à Halifax. Il obtient aussi le creusement du chenal entre Québec et Montréal. Il fait accorder des subventions aux transatlantiques qui viennent jusqu'à Montréal<sup>27</sup>. C'est ainsi (note l'excellent géographe Benoit Brouillette) que Montréal devint à l'époque le principal terminus de la navigation maritime. Vers 1860, la ville était aussi le terminus ferroviaire du pays.

Par ailleurs, la construction des chemins de fer dans le Bas-Canada même se fait lentement et par tronçons. En 1862, c'est le Grand-Tronc qui construit la ligne entre Lévis et Rivière-du-Loup. On la prolonge par étapes, mais ce n'est qu'en 1876 que l'engagement pris envers les provinces mari-

Morton adresse son « Report on the St. Lawrence & Atlantic Rail-Road », dans lequel il l'invite à user de toute son influence pour procurer à l'entreprise les ressources dont elle a besoin. Or, Morin est aussi président de la Chambre. Il en tire peu de chose personnellement, comme il le note en toute franchise dans ses notes à sa femme en 1857. La charte date de 1845 note Morton. C'est à M. Raymond Denault que je dois un extrait de ce document.

<sup>27</sup> Alfred De Celles. Ibid. P. 101.

times sera tenu, les travaux de jonction étant terminés<sup>28</sup>. On a dans cet exemple la faiblesse de ces constructions ferroviaires qui se font sans mener bien loin. Aussi se trouve-t-on souvent devant des entrepreneurs qui font faillite et des bouts de lignes coûteux ou presque inutiles tant qu'ils ne sont pas incorporés dans un grand réseau et ne deviennent rentables. On construit des voies ferrées à cette époque, soit pour des fins politiques, soit pour des fins uniquement économiques (ainsi, Atlantic & St. Lawrence Railway). Si, sur presque tout son parcours, ce dernier passe à travers un pays étranger qu'il contribue à développer, il dessert Montréal, ce qui est très important pour le port de la ville, comme on l'a vu<sup>29</sup>. Il y a aussi les voies qui ont pour objet de réunir des villes isolées comme Québec, Montréal et Ottawa, ou de tous petits centres comme Sorel et Drummond, Acton et Wickham. D'autres des régions de colonisation sous l'influence du curé Labelle, comme la ligne Montréal-Saint-Jérôme, ou celle qui donne accès à la région du Lac Saint-

<sup>28</sup> *Annuaire Statistique* (1929). Ottawa. P. 654.

<sup>29</sup> Dans un très intéressant rapport que cite M. Benoit Brouillette dans son article sur le *Port de Montréal hier et aujourd'hui*, M. William J. Patterson, secrétaire du Board of Trade, donne des chiffres précis sur l'activité de Montréal en 1867, de son port et des chemins de fer qui en font la grande voie d'importation et d'exportation du Canada. Ainsi, la ville importe pour 28 millions de dollars et exporte pour 10 millions. A l'importation, ce sont des aliments, des boissons, du tabac, des matières premières (houille, peaux brutes, sel, houblon, laine), des produits semi-finis (lainages, cotonnades, fonte, fer, acier, toiles, soieries, cuir) et des produits fabriqués. A l'exportation, des animaux vivants, des céréales (du blé surtout), des produits du lait, des fourrures (mais peu), de la potasse, de la perlasse, des cuirs et des produits fabriqués en petite quantité. Montréal qui devait rapidement devenir un grand centre industriel n'avait en 1861 que 86 entreprises industrielles, avec des produits d'une valeur de \$4,609,000 seulement.

Cela indique comme la ville avait fait un assez intéressant rétablissement malgré la modification de la politique commerciale en Angleterre et aux Etats-Unis.

Or, tout ce trafic se fait surtout par eau. Ainsi, d'avril à décembre 1867 le port a reçu « la visite de 464 navires de haute mer (en provenance d'Angleterre surtout) et 5428 autres embarcations employées à la navigation fluviale ». Au total, 5892 navires.

Le trafic terrestre passe surtout par le Grand-Tronc, via Portland. Il est important puisque la voie draine le commerce extérieur de Chicago, en passant par le Haut-Canada.

Jean<sup>30</sup>. Parfois, aussi, on veut réunir une usine à un simple bourg. Au début, c'est le cas du chemin de fer Lévis-Kennébec dont il sera question un peu plus loin. Il y a dans *La Minerve* du 16 novembre 1875, la liste des lignes existantes à ce moment-là. Elles ont environ mille milles de longueur<sup>31</sup>, mais presque toutes sont des tronçons, des bouts de ligne, sans liens, avec guère de rentabilité. Tout cela a été fait de façon assez désordonnée, sans plan arrêté. Souvent, les voies, construites avec bien peu d'argent, n'ont pu être terminées, même si les constructeurs reçoivent des terres invendables ou de maigres subsides. La compagnie ou les entrepreneurs font alors faillite pour le plus grand dam des capitalistes anglais ou américains qui, bientôt, ne voudront plus prêter.

À cette époque, le Canada a assez mauvaise presse dans les milieux financiers de Londres. Le gouverneur général, marquis de Lorne, le sait. Aussi invite-t-il des journalistes anglais à faire avec lui le voyage de l'Ouest qui le conduit jusqu'aux Montagnes Rocheuses. Cela suffit à faire changer

<sup>30</sup> Ainsi, la voie de la Gosford Railway Co. inaugurée en 1869 pour relier Québec et la région du Lac Saint-Jean, était d'abord sur lisses de bois, mais dès le printemps suivant, il faut recommencer la voie, la neige et le gel l'ayant rendue inutilisable. Voir *Canada and its Provinces*. Volume 15, P. 177.

<sup>31</sup> Voici le tableau des lignes existantes que donne *La Minerve* du 16 novembre 1875 :

Montréal à Québec (Grand-Tronc)	172	milles
Montréal à Rivière-Baudette	43	"
Richmond à Island Pond	59	"
Québec à Rivière-du-Loup	126	"
Rivière-du-Loup à Restigouche	190	"
Montréal à Province Line	40	"
Montréal à Saint-Jean et Rouse's Point	50	"
Saint-Jean à Waterloo	43	"
Saint-Jean à Sutton	40	"
Masawippi	34	"
Joliette	13	"
Québec Central	43	"
Saint-François et Mégantic	27	"
Lévis et Kennebec	45	"
Arthabaska et Trois-Rivières	35	"
Montréal et Chambly	12	"
South Eastern (Sorel à Acton)	52	"

Il y a aussi cette voie du lac Saint-Jean où l'on a fait des expériences avec des lisses de bois, dès 1869, mais sans succès.

l'opinion de la *City*, tant l'avenir semble prometteur dans l'Ouest du pays, tout au moins.

Louis-Adélarde Senécal ne tarde pas à s'intéresser à certaines de ces lignes qui tombent en panne. Très attiré par les communications — terrestres, cette fois — il accepte, par exemple, de reprendre les travaux de Lévis à Kennébec. À la frontière, la voie nouvelle doit atteindre une ligne de jonction que les Américains sont censés amener jusque-là. Vu sous l'angle actuel, le projet est farfelu. Comment voulait-on qu'il fût rentable ? Lévis et Québec formaient à cette époque un centre de quelque 60,000 âmes qui constituait un marché bien restreint <sup>32</sup>. Le trafic vers les États-Unis passait en effet par Montréal. De Lévis à Kennébec et, de la frontière à l'Atlantique, il n'y avait pas grand'chose. L'effort était louable, mais il était voué à l'échec. Son origine vaut la peine d'être contée, tant elle illustre l'absence de sens pratique, l'ignorance ou le cynisme de beaucoup de gens à l'époque <sup>32a</sup>.

117

La ligne devait d'abord relier Lévis et Saint-Anselme, village situé à quelques milles de là, pour desservir les Forges de Saint-Anselme qui appartenaient au député du comté. Plus tard, quand les travaux tombèrent en panne, le projet fut repris par les entrepreneurs, Louis-Napoléon Laroche et Charles Armstrong Scott, qui, par l'entremise de John Longham Reed et du baron Grant <sup>33</sup>, parvinrent à intéresser des bailleurs de fonds anglais et, plus tard des capitalistes américains, ceux-ci acceptant de continuer la ligne à travers le Maine jusqu'à Wiscassett. Bien mal leur en prit, car

<sup>32</sup> Voici en effet les chiffres que nous révèle le recensement de 1861 :

Population de Québec	51,109	âmes
Du comté de Lévis	21,021	"

Etablissements industriels: Québec (32), Comté de Lévis (12). Nombre d'ouvriers: à Québec 350 environ, Comté de Lévis 30 environ.

*Recensement de 1860-61*. PP. 312-317 et 280-283.

<sup>32a</sup> Dans *Sainte-Marie de la Nouvelle Beauce*, l'Abbé Honorius Provost donne de nombreux détails sur les origines de la « Compagnie du chemin à lisses de Lévis à Kennébec ». PP. 395-412. Nous ne voulons retenir ici que ce qui a trait à L.-A. Senécal.

<sup>33</sup> Bien qu'agent subalterne du baron Grant, Reed, en particulier, s'efforça de procurer à la compagnie les ressources nécessaires.

la compagnie du chemin de fer de Lévis à Kennébec ne livra que quarante-cinq milles de voie ferrée.

118

Louis-Adélarde Senécal s'occupa de faire avancer la construction. Il fit d'excellent travail avec les ressources dont il disposait; mais il ne put empêcher la compagnie de faire faillite. Il fut immédiatement la cible des bailleurs de fonds, qui n'aimaient pas se voir privés de leurs placements faits en d'authentiques livres sterling d'Angleterre. Ils chargèrent Me George Irvine du soin de défendre leurs intérêts. Ce dernier — avocat très connu de Québec et député — prit la chose au sérieux. Il fit signifier à Senécal, à la compagnie (la Cie de Lévis et Kennébec) et à ses administrateurs une série de poursuites, dont quarante-trois au civil et dix au criminel. Les motifs variaient d'une demande d'incarcération à des charges de diffamation, d'organisation d'émeute, de malhonnêtetés diverses. Dans une des poursuites, on accusait Senécal et ses amis d'avoir fait des « discours menaçants et des gestes turbulents dans la paroisse de Saint-David de l'Auberivière et, de plus, (d'avoir) illégalement, séditionneusement, et tumultueusement assemblé ensemble pour troubler la paix de notre Souveraine Dame la Reine, et étant assemblé illégalement, séditionneusement et tumultueusement comme sus-dit ont fait grand bruit, émeute et tumulte, et qu'ils ont continué à faire grand bruit, émeute et tumulte pendant l'espace d'une demi-heure à la grande terreur non seulement des loyaux sujets de notre Souveraine Dame la Reine demeurant à cet endroit, mais aussi de ceux qui passaient et repassaient sur le chemin ordinaire de la Reine et cela, contrairement aux lois de Sa Majesté la Reine, donnant mauvais exemple aux délinquants dans un cas semblable et contre la paix de notre Souveraine Dame la Reine, sa couronne et sa dignité ». C'était pur galimatias, mais le juge P. A. Doucet, à qui le cas fut soumis, trouva qu'il y avait matière à poursuite et il condamna Senécal et ses compa-

gnons à subir leur procès<sup>34</sup>. Pendant longtemps, les mauvaises langues allèrent bon train. C'est pour essayer de les neutraliser que Senécal chargea un quelconque scribe de présenter les faits en sa faveur, un peu plus tard. Ce fut l'origine de cette brochure qu'on nous a conservée, sous le nom de « *Mésaventures d'un avocat* » par Petit-Jean, publiée à Québec en 1882. Sans accorder trop d'importance à ce pamphlet, on peut en tirer quelques détails intéressants, tout en tenant compte qu'il a été écrit à une époque où Senécal — très attaqué — dirigeait la Compagnie du chemin de fer Québec-Montréal-Ottawa et Occidental pour le compte du gouvernement de Québec. Comme on faisait valoir son échec de Lévis-Kennébec et comme Irvine et les adversaires de Chappleau ne se gênaient pas pour y faire allusion fréquemment, Senécal crut qu'il serait bon d'apporter quelques précisions sur le sort des cinquante-trois poursuites dont il avait été l'objet et qui avaient été suivies de soixante-dix jugements rendus en sa faveur. On reconnaît bien à ce chiffre le goût de la chicane que l'on avait à cette époque. Comme certains des textes sont officiels<sup>35</sup>, ils peuvent nous aider à éclairer notre lanterne. Et c'est pourquoi il a semblé intéressant de mentionner ici l'avalanche des procédures et leur sort.

On s'étonne de l'acharnement qu'Irvine mettait à trouver Senécal en faute. Tout cela était dans les mœurs politiques de l'époque. Aussi, avant de juger, faut-il prendre les multiples accusations avec un grain de sel. En politique, comme en amour, on s'injurie et l'on dépasse facilement la mesure.

La Compagnie du chemin de fer de Lévis-Kennébec est une autre entreprise de Senécal qui s'écroule. Si ce n'est pas son projet, il s'y est intéressé au point d'en assurer la réa-

<sup>34</sup> Régina vs L.-A. Senécal et/al, accusé d'émeute.

<sup>35</sup> Voici comment l'auteur en affirme l'authenticité: « Les divers procès dont il est fait mention dans cette brochure sont des extraits de copies authentiques certifiées par le député protonotaire. *Mésaventures d'un avocat*. P. 4. Paru à Québec en 1882.

lisation matérielle, fort bien d'ailleurs, au dire de ceux qui se contentent de juger la réalisation technique. Il en termine l'exécution du côté canadien mais, comme la ligne ne va pas plus loin, elle n'est pas rentable.

120 Dans l'intervalle, il avait laissé en panne une autre voie dans les Cantons de l'Est: la South Eastern Railway Company, qui reliait Sorel, Drummondville, Arthabaska, Wickham et Acton. Député, Senécal avait appuyé le projet à la Chambre. Il en était devenu l'adjudicataire, mais c'était un autre tronçon isolé qui menait nulle part<sup>36</sup>. Sur lisses de bois d'abord, la ligne acquit bientôt des rails d'acier. Senécal la quitta pour s'intéresser au projet Lévis-Kennébec, lorsqu'il se rendit compte que le problème de l'administration était presque insoluble. Il fallait faire déboucher la voie quelque part au lieu d'essayer de lui faire relier simplement quelques petits bourgs et villages entre eux, et, à ce moment-là, la chose s'avérait impossible. En effet, si, en 1875, la ligne avait 52 milles de longueur, elle n'allait que de Sorel à Acton par des voies détournées. Ses propriétaires menèrent une belle bataille pour qu'on les aide à Québec quand le trésorier Richardson mit à son budget un million pour la construction de chemins de fer dans la province. C'était à la fois peu et énorme pour Québec qui, en 1876, avait des dépenses totales de \$\$2,683,000<sup>37</sup>. Le South Eastern Railway ne touche rien cependant, malgré les hauts cris que l'on pousse dans la région. Il y a, sur la rive nord une ligne en construction, formée elle-même de tronçons, mais qu'on veut réunir en un seul réseau allant de Québec à Montréal, avec des embranchements menant à Grandes-Piles et, plus tard, à Saint-Jérôme (ce que réclame le tonitruant et bedonnant curé Labelle). De là, la voie doit rejoindre Ottawa, en passant par

<sup>36</sup> C'était une autre voie où les trains circulent en vase clos et ne peuvent être rentables.

<sup>37</sup> La plus forte part des recettes vient du gouvernement fédéral, assez parcimonieux parce qu'il est gêné lui-même.

Aylmer. C'est à la session de 1875 qu'on présente à la législature le projet de loi qui précise le parcours<sup>38</sup> et l'avenir de la ligne. Cela apporte une solution aux problèmes de sir Hugh Allan, président de la compagnie, qui passe la main à d'autres. Sir Hugh sera toujours plus heureux avec ses lignes maritimes<sup>39</sup> que dans ses projets de voies ferrées. Cette fois, on le débarrasse de l'une d'elles. Appuyé par son ami Chapleau, Louis-Adélarde Senécal le remplace à la direction de la ligne nouvelle, devenue propriété de l'État. Son rôle n'est pas facile. Il faut de l'argent. Or, les ressources de la province sont minces et les bailleurs de fonds, à Londres, se font tirer l'oreille; la garantie des obligations offertes par la province leur semblant assez aléatoire. Chat échaudé craint l'eau froide, veut la sagesse populaire. Or, les prêteurs ont eu à se plaindre de beaucoup de leurs débiteurs dans cette lointaine Amérique. La présence de Louis-Adélarde Senécal à la

<sup>38</sup> Voici un extrait de la proposition principale présentée à l'Assemblée en 1875 :

« *Attendu que la Compagnie du chemin de fer de la Rive Nord et la compagnie du chemin de fer de Montréal, Ottawa et Occidental, jusqu'ici connue sous le nom de Compagnie du chemin de Colonisation du Nord, ont respectivement signifié au lieutenant-gouverneur leur impuissance à poursuivre la construction desdites lignes, et attendu qu'elles se sont respectivement déclarées prêtes à faire la cession au gouvernement de la province de Québec de la propriété et des droits desdites corporations, si le gouvernement consentait à entreprendre la construction des chemins de fer, avec les embranchements d'iceux aux Grandes-Piles et à Saint-Jérôme; et attendu qu'il est de l'intérêt public que lesdits chemins soient construits, et de là prolongés comme ci-après exposé; en conséquence il est résolu :*

« 1° — *Qu'un chemin de fer sera construit partant du port de Québec... via Montréal, au point, dans le comté de Pontiac, qui paraîtra le plus avantageux pour faire aboutir ledit chemin de fer à la portion subventionnée du Canada Central et à tout chemin de fer quelconque, y compris un embranchement des Trois-Rivières aux Grandes-Piles et un autre de Sainte-Thérèse à Saint-Jérôme; et ledit chemin sera désigné et connu sous le nom de « Chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental. »*

« 2° — *Que ledit chemin de fer sera un ouvrage public appartenant à la province de Québec...*

« 3° — *Que la construction dudit chemin de fer et son administration seront sous le contrôle de trois commissaires nommés par le lieutenant-gouverneur en conseil; lesquels resteront en fonctions durant bon plaisir...*

Cité par Robert Rumilly dans *l'Histoire de la Province de Québec*. Volume 2. Edition Bernard Valiquette. Robert Rumilly est un bien étonnant ramasseur de documents et de petits faits qui en font un excellent chroniqueur, même s'il cite bien rarement ses sources.

<sup>39</sup> Ainsi en 1867, la ligne Allan transporte de Liverpool à Montréal 13.925 passagers dont 11,567 immigrants. Au total, 41.500 personnes sont arrivées à Montréal par eau cette année-là. Benoit Brouillette. *Op. cit.*, p. 199.

barre n'est pas pour les rassurer, avec le dossier Lévis-Kennébec. Voici ce que le *Times* écrivait à cette époque en se faisant l'interprète de la toute puissante *City*: « que la province garantisse ou non l'emprunt, cela ne fait aucune différence. On n'est aucunement disposé en ce moment à prêter de l'argent pour d'autres chemins de fer du Dominion ».

122 À la Chambre, les députés grognent même si Senécal est bien en selle. Il s'est fait de solides ennemis, dont George Irvine qui n'a pas digéré l'insuccès de ses poursuites contre lui pour le compte de ses clients. Il y a aussi Louis-François-Roderick Masson, avec lequel Senécal est en plus ou moins bons termes, car Masson veut que la ligne Québec-Montréal passe par Terrebonne et Saint-Lin, alors qu'on cherche à éviter les détours qui l'allongeront coûteusement. Il y a aussi ceux qui disent pis que pendre du nouveau surintendant. Ainsi Laurier n'a-t-il pas écrit: « 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-Adélarde Senécal. » De son côté Joly de Lotbinière s'est écrié à la Chambre en un morceau d'éloquence électorale: « J'attaque moins un homme qu'un système organisé et personnifié par cet homme ».

Chapleau tient bon, car Senécal est son ami et il a confiance en lui, comme en Arthur Dansereau et Alexandre Lacoste. On les appelle tous trois le *triumvirat*, ou la *Sainte-Trinité* quand on veut être aimable. Ils font partie d'un *gouvernement occulte*, qui siège à l'Hôtel Windsor, dans les bureaux de la *Minerve* ou au Crédit Foncier Franco-Canadien, dans la pièce qu'on a mise à la disposition de Chapleau après la fondation de la Société à laquelle il a collaboré. Inutile de dire que l'Opposition pousse les hauts cris devant ce gouvernement parallèle.

Suivant Robert Rumilly, « Dans l'entourage de Chapleau, Senécal incarne la hardiesse, Dansereau l'habileté et Lacoste, la sagesse. » La formule est heureuse. Elle paraît assez bien décrire le groupe qui entoure le premier ministre et qui, pendant longtemps, lui permet de rester au pouvoir tant qu'il le veut bien.

Mais que sont ces deux hommes qui, avec Senécal, forment l'équipe sur laquelle Chapleau s'appuie pour se maintenir en poste ? Chapleau a l'éloquence qui plaît à l'époque. Il a aussi l'adresse de l'excellent plaideur qu'il a été avant d'entrer en politique. Cela lui permet de réunir les électeurs autour de lui, avec l'appui d'un clergé qui craint les *rouges* comme la peste. Mais derrière, il y a ses trois conseillers intimes. L'un lui donne des avis marqués au coin de la sagesse, l'autre présente les faits au public. Quant au troisième (Senécal), il organise les élections, fait entrer les candidats, en ignorant souvent ce que fait sa main gauche. « Beaucoup de députés ont été élus grâce à l'or de Senécal », écrit Israël Tarte qui a la dent dure <sup>40</sup>.

123

Les deux premiers membres de l'équipe ont un peu plus de trente ans, le troisième est aux environs de la cinquantaine. Malgré cela, il les distance ou les tient en haleine tant il a d'ardeur. Le premier, Alexandre Lacoste, est le chef d'une importante étude d'avocat, dès 1873. Il a 31 ans. Il est l'avocat du Chemin de fer du Nord et de la Banque Jacques-Cartier, qui devint la Banque Provinciale du Canada par la suite. Professeur à l'École de droit puis, de 1879 à 1881, bâtonnier du Barreau de Montréal, il devient sénateur en 1883, quand il est impossible de faire passer Senécal. Plus tard, il est pré-

---

<sup>40</sup> Dans une lettre qu'Israël Tarte a écrite à sir Hector Langevin, le 7 mars 1882. Tarte affirme également dans une lettre à Laurier en 1885, que Senécal a versé \$100,000 à la caisse du parti conservateur. L'argent est venu de lui et de ses associés du chemin de fer du Nord, affirme cette mauvaise langue de Tarte, à la condition que le gouvernement rachète ou fasse racheter le chemin de fer. Source citée par Mademoiselle Désilets: s.p.c. Fonds Laurier, M.G. 26661, Volume 737.

sident du Sénat et, enfin, juge en chef de Québec. Il a la situation brillante du juriste dont les avis sont sages et à qui des amis fidèles et puissants font franchir rapidement les échelons du succès. Alexandre Lacoste a eu une magnifique carrière, qu'une reine bienveillante couronna en le faisant Compagnon de Saint-Michel et Saint-George<sup>41</sup>. Par le fait même, on lui accorde le droit de porter le titre de *sir*: vestige d'une époque ancienne que seule parvient à maintenir une Angleterre fidèle à un passé qui lui est encore bien utile.

Quant à Clément-Arthur Dansereau, sa carrière est fort différente. À peu près du même âge qu'Alexandre Lacoste, il est né en 1844, à Contrecoeur, pas très loin par conséquent de son coéquipier Louis-Adélard Sénécal. Dansereau est journaliste. Aussi est-il le porte-parole du groupe. Il a une formation assez exceptionnelle, à l'époque: il est bachelier du Collège de l'Assomption et diplômé de l'Université McGill. De 1863 à 1876<sup>42</sup>, il est rédacteur à *La Minerve*, devenue l'organe de Chapleau<sup>43</sup> après la mort de Cartier et après avoir défendu les intérêts de l'équipe Cartier-Macdonald. Bien que peu argenté, il s'est porté acquéreur de *La Minerve*. Il en reste fiduciaire et rédacteur principal jusqu'en 1880. Puis, on le retrouve à *La Presse* qu'a achetée, puis vendue son frère Clément qui s'était associé à Archibald Würtele pour cela. Il y reste jusqu'en 1891, moment où on le nomme maître de postes à Montréal. En 1899, il revient à *La Presse*, mais cette fois comme partisan de Laurier, après un bien curieux cheminement, à l'opposé de celui qu'avait suivi son coéquipier Louis-Adélard Sénécal. Celui-ci s'était éloigné de Laurier, jeune avocat et militant libéral, menacé de tuberculose à Arthabaska, pour s'appuyer sur des valeurs plus

<sup>41</sup> *Centenaire du Barreau*. Notice sur sir Alexandre Lacoste, par Pierre Beulac et Edouard Fabre Surveyer. Librairie Ducharme: 1959.

<sup>42</sup> *The MacMillan Dictionary of Canadian Biography*. 1963 chez MacMillan (Toronto).

<sup>43</sup> *Les journaux du Québec, 1764-1964*. Presse Universitaire de Laval (1965).

sûres. Dansereau se range derrière Laurier, chef de parti né à Saint-Lin et devenu le plus victorien des hommes d'État britanniques et un grand bonhomme.



Ne doit-on pas également parler de sir Adolphe Chapleau, autour duquel se presse l'équipe. Je le pense. Et doit-on pour cela consulter L.-O. David ? C'est avec un peu de méfiance qu'on aborde ses écrits, car il est souvent victime d'un romantisme un peu boursoufflé, assez inhumain. Mais David a un avantage : il a connu l'homme qu'il présente dans ses *Souvenirs et Biographies*. Aussi, lorsqu'il parle de Chapleau, le décrit-il très bien :

125

« Moins grand, moins maigre et aussi pâle que Laurier; d'épais cheveux noirs flottent sur ses épaules; il a le front droit et haut des penseurs, le nez vigoureux des hommes passionnés ou ambitieux, des yeux de couleur (indécise et au regard chatoyant, une bouche éloquente, mais dont les lèvres molles indiquent la mobilité de caractère, une physionomie toute imprégnée d'intelligence, des manières élégantes et agréables; un extérieur qui pique la curiosité, assez calme et froid en apparence; une organisation cependant toute de nerfs et de muscles, où le sang brûle . . .

« Il est facile de se convaincre, en voyant Chapleau, que ce n'est pas un homme ordinaire. C'est un de ces visages pâles dont César conseillait de se méfier, parce qu'ils sont capables de tout, en bien et en mal.

« M. Chapleau a en effet une intelligence hors ligne, les facultés les plus variées et les plus précieuses, un esprit capable de résoudre les problèmes les plus difficiles de l'algèbre aussi bien que d'apprécier la délicatesse d'un sonnet ou d'une mélodie.

« Personne ne possède plus que lui le don de l'éloquence, ce talent précieux qui consiste à agir sur ses semblables au moyen de la parole. »

On sent qu'ici L.-O. David parle de source.

D'après ses contemporains, Chapleau a ce genre d'éloquence que le peuple aime. Souvent, celui-ci porte un can-

didat au pouvoir sans se fier à autre chose qu'à son charme personnel et, plus tard, il le rejette avec la même spontanéité quand il a cessé de plaire. Que de fois l'électeur canadien met en selle, puis désarçonne, ce qui est un avantage sur certains peuples latins qui règlent le problème politique par la révolution. Ici, fréquemment, on porte au Capitole, celui qu'on précipite ensuite de la Roche Tarpéienne. La faveur populaire ne va pas à ceux qui sont stables, autant qu'à ceux qui plaisent. Quand la foule raisonne-t-elle, en effet ? Rarement, car elle agit d'instinct. Elle se contente d'amener au pouvoir ceux qui ont trouvé les arguments pour la convaincre. Chapleau lui plaisait par son éloquence, ses mots, son sens de l'immédiat, sa psychologie des hommes. Il ne disait pas : voilà qui est logique, mais voilà qui va me faire des amis. Aussi son parti reste-t-il au pouvoir malgré les ultramontains qui grondent et les libéraux dont l'étoile monte à l'horizon. Chapleau comprend bien certaines choses. Mais surtout, il présente tout au peuple avec des accents qui enflamment. Quand il sent que le moment est venu de changer de scène, il n'hésite pas. Il va à Ottawa, où son rôle ne sera plus de premier plan, mais où il lui semble que les chances de durée seront plus grandes à côté de l'intelligent et astucieux premier ministre qu'est John A. Macdonald. Il va à Ottawa comme ministre et ses amis le suivent. Parmi ses membres, comme on l'a vu, il y a Louis-Adélarde Senécal auquel on revient par le biais de la politique à laquelle il n'a jamais renoncé, s'il a cessé d'être député en 1872.

Chapleau ira donc à Ottawa avec son équipe. Dans l'intervalle, grâce à lui, Senécal a bien en main le chemin de fer construit sur la rive nord du Saint-Laurent. Il termine la voie, mais les résultats favorables se font attendre. La ligne est déficitaire et, chaque année, elle creuse un trou dans des finances provinciales bien peu pourvues. Comment pourrait-il en être autrement d'ailleurs puisque Québec en 1871 a une

population de 59,699 âmes et Montréal 107,225 ? Entre les deux, le trafic n'est pas tellement abondant. Or, un chemin de fer vit surtout du transport des marchandises. Il y a bien l'arrêt à Trois-Rivières (7,570 âmes en 1871) et l'embranchement des Piles; plus tard il y aura la ligne du Nord, mais, dans toutes ces régions, la population est faible. De Montréal, la voie va à Aylmer (1,650 âmes), en attendant que le pont soit construit entre Hull et Ottawa.

Quoi qu'on dise de Senécal, que de folies il a empêché pour que les trains n'aillent se promener dans la campagne, avec un simple embranchement vers Montréal ! Certains auraient voulu que la voie passe par Terrebonne, puis par Saint-Lin (lieu de naissance de Wilfrid Laurier). L'administration de la ligne n'était pas facile non plus car, s'il y avait la faiblesse du trafic, il y avait aussi ceux qui, parmi les amis du parti, voulaient l'utiliser à leur avantage. Il y avait enfin le clergé et les gens respectueux du repos dominical qui auraient volontiers empêché les trains de circuler le dimanche. 127

Sous la direction assez ferme de Senécal, le chemin de fer s'est terminé et, malgré toutes les critiques, à bon compte. Il ne fera pas ses frais, cependant, tant qu'il ne sera pas incorporé dans une des grandes lignes existantes, telles le Grand-Tronc ou le Pacifique Canadien. Ce dernier se développait à ce moment-là vers l'Ouest. Il devait atteindre Vancouver vers 1885, après avoir traversé la plaine immense et la montagne qu'il avait fallu contourner en passant dans les vallées, ou trouer par des tunnels longs et coûteux. Il y avait aussi l'Intercolonial qui, à Lévis, venait se raccorder au Grand-Tronc depuis 1875, mais il n'était pas en contact direct avec le Q.M.O. & O. de l'autre côté de l'eau. En somme, la voie ne pouvait être rentable que si, à Québec, elle était en communication avec un long réseau, soit par un pont au-dessus du

Saint-Laurent — ce qui était impensable à cette époque, à cause du coût — soit par des traversiers, comme le demandait Senécal <sup>44</sup>.

128

Après quelques années, Chapleau se laisse convaincre de vendre le réseau Montréal-Ottawa. Pour aider la province à régler son problème financier, sir John A. Macdonald intervient, malgré A. T. Galt <sup>45</sup>. Et le Pacifique Canadien, à contrecœur, achète la ligne Ottawa-Montréal, avec l'embranchement de Saint-Jérôme. Senécal garde, pour lui et ses amis du syndicat qu'il a formé, la voie qui mène de Saint-Martin à Québec <sup>46</sup>. Malgré le *tollé*, Senécal a mit la main sur la partie de la ligne dont il a amélioré graduellement le rendement. Il y a à ce sujet un bien curieux document dans les *Macdonald Papers* que l'on garde aux archives d'Ottawa. Sous le titre de *Memorandum strictly confidential*, il donne divers renseignements sur le coût et la longueur (209 milles) du Chemin de fer du Nord, comme on l'appelle à partir de ce moment-là, et sur sa rentabilité: ses dépenses d'administration étant allées en décroissant de 1880 à 1883. Le chemin de fer devient rentable parce qu'il a été mis en contact avec le Pacifique Canadien à l'ouest et l'Intercontinental à l'est. Cela ne semble-t-il pas justifier ceux qui disent que Senécal a gardé la meilleure part pour lui et pour ses amis? D'un autre côté, le Pacifique Canadien a relié Ottawa à Montréal, ce que désirait le gouvernement fédéral.

Senécal aurait-il joué ses partenaires, en l'espèce le gouvernement provincial? Ou, par leurs clameurs, les députés, auraient-ils entraîné eux-mêmes la cession de la ligne: source

<sup>44</sup> L.-A. Senécal le demande à nouveau en 1884, en se référant à un arrêté ministériel de janvier 1882, chaque gouvernement se divisant les frais. C.U.G. 26 A1 (a). Volume 141. Sir John A. Macdonald Papers.

<sup>45</sup> Sir Alexander Tilloch Galt, dont la carrière au Canada va de commissaire de la British American Land Company à celle de ministre dans le cabinet John A. Macdonald.

<sup>46</sup> Il l'offre en vente au Pacifique Canadien par le truchement de sir John A. Macdonald. *Ibid.*

insuffisamment étudiée d'un déficit chronique que Senécal, au centre de l'affaire, pouvait mieux analyser ?

Le syndicat vend donc la dernière partie du chemin de fer du Nord au Grand-Tronc, qui le remettra ensuite au Pacifique Canadien. Dans l'opération, Senécal fait un bénéfice de \$100,000 disent les uns et de \$400,000 disent les autres. C'est, semble-t-il, cette somme qu'il engouffrera dans l'affaire de scieries et de réserves forestières qu'il lance du côté de Hull. Venue trop tôt dans un marché incapable d'absorber un aussi gros morceau, l'entreprise s'effondrera avec la plus grande partie de la fortune de Louis-Adélarde Senécal: esprit fertile, imaginatif, voyant grand, trop grand, capable de lancer une, deux, trois, cinq entreprises à la fois ou successivement, mais incapable de les mener à bonne fin. Manque de formation première, trop grand optimisme, incapacité de se concentrer sur un but ou un objet particulier, impossibilité de prévoir le pire et, dans l'intervalle, de s'y préparer ? Il y a de tout cela chez Senécal qui, tout en ayant une vie d'homme d'affaires fécond et habile, mène celle du politicien mêlé à tout, intervenant dans tout et, d'abord, dans les élections et leur organisation, ce en quoi il excellait, note un de ses contemporains. À l'époque, cela voulait dire, assez souvent des méthodes, plus ou moins avouables, qui sont restées monnaie courante: supposition de personnes, cadeaux aux gens en place, tripatouillages et versements divers dans tous les azimuts.

129

Wilfrid Laurier est l'un des premiers auxquels Senécal se heurte dans le comté de Drummond-Yamaska. Celui-ci lui rend la monnaie de sa pièce plus tard dans un article percutant, dont il a déjà été question. Paru dans l'*Électeur*, fondé pour servir les intérêts du parti libéral dans la province de Québec, l'article fut suivi de poursuites intentées contre Ernest Pacaud, le propriétaire-directeur du journal, puis contre Laurier quand celui-ci eût admis la paternité du pam-

phlet, intitulé « La Caverne des quarante voleurs ». Senécal fut débouté de sa poursuite par le jury qui le connaissait trop bien sans doute. Dans toutes ces injures qu'on lui avait lancées à la figure, peut-être y avait-il trop de choses dont on l'accusait ouvertement dans la région ! Peut-être, enfin, parmi les membres du jury un certain nombre apportait-il un élément personnel préjudiciable à un jugement impartial ! La réputation de Senécal, qui avait survécu aux cinquante-trois poursuites intentées par George Irvine, sortit un peu salie du procès qu'il crut bon d'intenter à Ernest Pacaud et, à travers lui, à Wilfrid Laurier <sup>47</sup>. Douze ans plus tard, Pacaud devait, lui-même, être l'objet d'un scandale, en rapport avec le Chemin de fer de la Gaspésie, à qui le gouvernement avait accordé une indemnité de \$175,000. Or, son propriétaire se plaignait amèrement d'avoir eu à payer une somme de \$100,000 à Ernest Pacaud, agissant pour le compte de tiers dont la trace se perdait dans la brousse de la politicaillerie provinciale <sup>48</sup>. Cette gabegie administrative était dans les mœurs du moment, semble-t-il. Or c'était justement ce que Laurier avait reproché à Senécal dans son article paru dans la feuille que dirigeait Ernest Pacaud, une décennie plus tôt. Doit-on se voiler la face devant ces mœurs électorales ? Elles étaient de l'époque au Canada; mais étaient-elles tellement différentes des méthodes suivies par les « bourgs pourris » d'Angleterre. Elles incitent, cependant, à prendre les renseignements venus par la voie de la politique, *cum grano salis* et à leur donner une importance relative. Quelques années plus tôt, le cabinet Macdonald n'était-il pas tombé sur une question de pots de vin, reprochés à Macdonald et à Georges-Étienne Cartier qui, malheureusement pour eux, avaient laissé des traces: ce que ne pardonne pas la morale politique, assez souple par ailleurs. Dans son livre sur *Cartier et son temps*,

<sup>47</sup> Laurier. Joseph Schull (1965).

<sup>48</sup> P. 200-204. *Canada and its provinces*. Vol. 15.

Alfred DeCelles mentionne quelques-uns des documents accusateurs <sup>49</sup>. Le premier est la lettre que Cartier adresse à sir Hugh Allan, lequel s'attend bien à obtenir la construction du chemin de fer de l'ouest pour le syndicat qu'il a formé. La demande de fonds est précise. Voici la note de Cartier: « Cher Sir Hugh,

« Les amis du gouvernement s'attendent à ce que des fonds seront versés dans les élections prochaines, et toute somme que vous ou votre compagnie avancera dans ce but vous sera remboursée. Ci-inclus vous trouverez un mémoire.

« Votre tout dévoué,

« GEORGE-ÉTIENNE CARTIER ».

Et dans une note annexée:

« Il faudrait immédiatement pour

Sir John A. Macdonald, \$25,000.

Hon. H. Langevin, \$15,000.

Sir George-Étienne Cartier, \$20,000.

Sir John A. Macdonald,  
somme additionnelle, \$10,000.

Sir George-Étienne Cartier,  
somme additionnelle \$30,000. »

La seconde pièce est une dépêche envoyée par John A. Macdonald lui-même à l'avocat de sir Hugh Allan à Kingston et qui se lit ainsi: « Envoyez encore \$10.000; c'est le dernier appel.

« J. A. MACDONALD ».

Le tollé fut tel que le gouvernement Macdonald tomba en 1873, un peu après le discours en Chambre de George Stephen, qui ne fit aucune difficulté à obtenir avec

<sup>49</sup> *Cartier et son temps*. Chez Beauchemin (1924). P. 109.

d'autres le contrat pour la construction de la voie ferrée. C'est, en résumé, le scandale du Pacifique Canadien.

132

Ces demandes de fonds étaient gênantes pour les hommes politiques intéressés et pour leur parti. Les libéraux les rem placèrent pendant une session. Avec son inconséquence ordinaire, l'électeur ramena au pouvoir Sir John A. Macdonald et son équipe dès les élections suivantes. Celui-ci reprit son œuvre, avec ses faiblesses et ses magnifiques qualités de gouvernement, dans un milieu où tout était à faire: consolidation de l'appareil administratif, politique de transports, politique de protection douanière et industrielle. C'est ce que l'on appelle la Politique Nationale qui devait avoir des conséquences si importantes pour le pays.

Est-ce du cynisme que de vouloir juger un homme ou un gouvernement par leurs œuvres, même si elles s'accompagnent de certains abus bien difficilement évitables dans n'importe quel régime? N'est-ce pas l'éternel problème du milieu politique? Doit-on préférer l'homme d'État maladroit et stérile au politique assez vénal, mais voyant grand et capable de doter son pays de l'appareil administratif et des structures qu'il lui faut? Colbert, qui avait fait chasser Fouquet par Louis XIV, à cause de ses prévarications trop voyantes et de son étalage de luxe qui humiliait son souverain, n'a-t-il pas fait sa fortune et celles des siens par la suite, tout en dotant son pays d'une forte armature économique? Que dire de Talleyrand, également? Dans un livre sur le prince de Bénévent, le comte de Saint-Aulaire rappelle l'existence du *donatif* au XVII<sup>e</sup> siècle. Mazarin n'hésite pas à le rappeler à Colbert, qu'il a recommandé à Louis XIV. L'auteur en invoque le souvenir non pas pour justifier Talleyrand d'avoir été vénal, mais pour expliquer comment il a pu l'être à une époque où la vénalité était encore pratique courante parmi les plus grands serviteurs de l'État. Aujourd'hui, on condamne

le pot-de-vin avec raison; cependant, il semble qu'en politique, il ne soit une faute que si l'on est découvert<sup>50</sup>. Plus près de nous, Chapleau n'a-t-il pas laissé dans son testament<sup>50a</sup> des traces d'une certaine fortune, alors qu'il était entré bien gueux dans l'arène ! Après avoir fait ses études au collège grâce à une bourse, n'a-t-il pas bien curieusement gravi l'échelle du succès matériel au cours d'une carrière politique pourtant bien mal rémunérée ! Quant à cet autre politique — grand parmi les plus grands — quelqu'un n'a-t-il pas écrit à propos de lui: « (X) lui-même sans s'être jamais commis jusqu'à pénétrer dans la galère, ne nous confiait pas moins ses achats de placement; du « *Street* », comme tout le monde à cette époque. *Toutes ses économies* ne manquaient pas d'assurer ses amis, comme pour excuser le grand homme d'en posséder autant ».

Entre le borné et le vénal, ne peut-on imaginer quelque type intermédiaire ? Assurément, et c'est ce qui réconcilie avec la vie politique et l'État. Mais alors ne s'expose-t-on pas à un terrible goût du pouvoir ? Préférable à l'autre, il est vrai.

Dans le cas de Louis-Adélarde Senécal, pour ne pas être tenté d'être trop dur, il faut tenir compte du climat de l'époque et le juger avec beaucoup de circonspection. La politique soulève des haines qui souvent ne présentent pas les faits sous leur vrai jour, ou, tout au moins, ne leur donnent pas toujours leur aspect véritable. Ne doit-on pas retenir tout simplement le jugement de *La Minerve*, au lendemain de la mort de Senécal: « Pour certains, il était un épouvantail. Pour d'autres et, en grand nombre, un guide, un chef, à qui ils obéissaient aveuglément, qu'ils auraient suivi partout.

« Cet homme était l'activité, l'audace, l'énergie même. Il

<sup>50</sup> *Talleyrand*, par le Comte de Saint-Aulaire. Chez Dunod, à Paris.

<sup>50a</sup> Publiés au Rapport de l'archiviste de la province de Québec en 1963, par Jean-Jacques Lefebvre.

ne connaissait pas d'obstacle. Il avait appris à le supprimer coûte que coûte »<sup>50b</sup>.



134

Après avoir cessé d'être *surintendant général*<sup>51</sup> du Chemin de fer Québec-Montréal-Ottawa et Occidental, à la suite de la vente au Pacifique-Canadien, Louis-Adélarde Senécal reste président du Chemin de fer du Nord, qui va de Saint-Martin à Québec. Il est aussi président de Richelieu and Ontario Navigation Company, aussi bien que de Montreal City Passenger Railroad Company<sup>52</sup>. Cela indique que, malgré les critiques, les accusations et les invectives que lui valaient ses nombreuses initiatives, il avait encore plusieurs cordes à son arc. Quelques années plus tard, les deux entreprises donneront lieu à des opérations boursières auxquelles seront mêlés les Forget (oncle et neveu) qui, à cette époque, jouent un rôle considérable dans le milieu financier de Montréal.

Il reste à rappeler la carrière publique de Louis-Adélarde Senécal, avec un peu plus de précision. À l'époque, on se mêle facilement de politique provinciale ou fédérale. Des journalistes, des poètes, des historiens, des hommes d'affaires, des médecins, des hommes de loi se laissent entraîner à briguer les suffrages d'électeurs capricieux, mais peu exigeants, sauf

<sup>50b</sup> Dans le numéro du 12 octobre 1887, par conséquent.

<sup>51</sup> Dans le numéro du 18 janvier 1882 du journal *Le Nord*, il y a une annonce du chemin de fer Q.M.O. & O. On y donne les changements d'horaire des trains de Québec et d'Ottawa, sous la signature de L.-A. Senécal « surintendant-général ». C'était donc son titre.

Les trains partent de la gare d'Hochelaga le soir. Il faut compter environ douze heures pour se rendre à Ottawa (8.20 p.m. à 7.55 a.m.) et un peu plus de treize heures pour atteindre Québec, de Montréal (6.40 p.m. à 8 heures a.m.).

<sup>52</sup> *Lovell's Directory* de 1885-86 indique qu'il est encore président de North Shore Railway. Celui de 1886-87 ne lui conserve que le titre de président de Richelieu & Ontario Navigation Company (« *Daily Royal Mail line of Steamers, note-t-on, between Montreal, Quebec, the Saguenay River and intermediary Ports* » (Page 530.) Louis-Adélarde Senécal a son bureau à 230 rue St-Paul et son domicile à 71 rue Dubord. A ce moment-là, la rue Dubord est au nord de l'actuel Square Viger. C'est un quartier où l'on voit encore de belles et grandes maisons qu'habitaient les gens en vue de Montréal, avant que ne fussent construits la gare et l'hôtel Viger.

pour les petits services ordinaires; assez fidèles pourvu qu'on s'occupe de leurs affaires personnelles, qu'on vive parmi eux, qu'on ait un prestige suffisant, qu'on soit *du bon bord* ou que la machine électorale soit assez forte pour contrebalancer tout cela. De Pierreville où il mène ses affaires dans la première partie de sa vie, Louis-Adélarde Senécal s'intéresse d'abord au parti libéral en fournissant les fonds nécessaires à Jean-Baptiste-Éric Dorion pour son journal *Le Défricheur*<sup>53</sup> qui paraît à l'Avenir, petit bourg des Cantons de l'Est. Éric Dorion est le frère d'Antoine-Aimé Dorion, un de ceux qui, comme libéral, mènent la bataille contre le projet de Confédération. Tout jeune encore, Éric Dorion, en est à sa troisième feuille, les deux autres ayant sombré rapidement, entraînées par des dépenses trop élevées et par un trop petit nombre d'abonnés dans un milieu qui ne compte pas encore tellement de *bons rouges*. Wilfrid Laurier ne s'est pas encore affirmé, et le clergé — avec, en tête, Mgr Laflèche de Trois-Rivières — favorise les *bleus*. On les oppose facilement aux libéraux, craints pour leurs opinions anticléricales, même si Wilfrid Laurier se réclame du libéralisme anglais.

Sans trop savoir où il va de ce côté, Senécal paie les factures du *Défricheur*. Wilfrid Laurier s'intéresse aussi au journal mais à un autre point de vue<sup>54</sup>. Il tombe malade vers le moment où s'annoncent les élections au lendemain de la Confédération. Senécal voit l'occasion qui lui est offerte, avec le prestige du parti conservateur et de George-Étienne Cartier, dont l'influence est prépondérante pendant toute la période qui précède l'acceptation du nouveau régime politique par les provinces englobées. Senécal change de camp, ce qu'on ne pardonne guère à l'époque. Aux élections de juillet 1867,

<sup>53</sup> Journal libéral, anticléricale et annexioniste. *Le Défricheur* a un présent difficile. Il a bien peu d'abonnés. Parut de 1847 à 1857. Cf. *Les Journaux du Québec* P.U.L. 1965. Page 60.

<sup>54</sup> Joseph Schull. *Ibid.* Page 60.

il se présente dans Arthabaska au fédéral et dans Yamaska au provincial. Avec toutes ses autres occupations, le voilà député à Ottawa et à Québec: chose possible à cause des deux gouvernements qui ouvrent un double champ d'action aux candidats. Pendant tout le temps que dure son double mandat, Senécal parle peu mais prête l'oreille. Il se fait accorder quelques adjudications par Québec, comme la construction de la voie ferrée de Drummondville-Acton. À Ottawa, on n'a pas encore le *Hansard*, mais nulle part on ne trouve trace d'intervention particulière. Ce n'est pas un orateur, rappelons-le. C'est essentiellement un homme d'action: un *back-bencher*, qui négocie dans la coulisse, qu'on voit chuchoter ou discuter dans les coins ou dans les bureaux et qui dirige les hommes comme les pions d'un jeu d'échecs. Un *back-bencher*, c'est dans le vocabulaire parlementaire un député de deuxième zone, un non-ministrable momentanément, ou non, que l'on ramène au bercail au moment du vote; c'est lui qui fait nombre et qui établit le vote majoritaire sur lequel compte le gouvernement.

Si Senécal s'oriente ainsi vers la politique, ce n'est pas pour ce qu'elle lui rapportera dans l'immédiat. Il sait trop ce qu'elle lui coûtera à une époque où le député, comme le fonctionnaire, reçoit des émoluments bien faibles. Il sait aussi ce que son double mandat peut lui fournir d'occasions, de relations, d'aperçus nouveaux dans des domaines qu'il voyait de loin jusque-là. Au parlement de Québec, il ne reste que jusqu'en 1871, c'est-à-dire jusqu'à l'expiration de son mandat. Il voit ce qui se prépare dans les communications et surtout, dans les chemins de fer; il veut en profiter pleinement. À Ottawa, il tiendra un an de plus jusqu'en 1872. Il ne se représentera pas. Il se contentera de jouer le rôle de coullissier politique que lui permettent ses relations avec son ami J.-Adolphe Chapleau. Il est trésorier du parti — autre occasion intéressante de connaître bien des gens, bien des choses, bien

des projets. Oh ! il ne faut pas être trop scrupuleux parce qu'il faut souvent mettre la main au gousset et faire distribuer la manne aux électeurs affamés ou exigeants. Le jour où il se heurte à Laurier dans le comté d'Arthabaska, en venant la veille du scrutin, « *with two prosperous friends* » note l'historiographe de Wilfrid Laurier, Joseph Schull<sup>55</sup>, il se fait un ennemi juré. Laurier n'était pas lui-même aussi blanc que neige<sup>56</sup>, note aussi Schull, puisqu'il avait pris part à des élections dans l'Assomption et dans d'autres comtés. Il sait, comme l'affirme un jour Israël Tarte, que « les élections ne se font pas avec des prières ».

Wilfrid Laurier avait vu Senécal se faire élire avant lui dans Drummond-Arthabaska et il avait, lui-même, été serré de près par l'action concertée des *sénécaux* et de la machine électorale. Il en était ulcéré. Il se vengea cruellement quand il fit paraître plus tard dans son journal l'article intitulé *la Caverne des quarante voleurs*<sup>57</sup>, dont il a déjà été question précédemment. Peut-être faut-il en donner un extrait, afin de montrer à quel point on pouvait s'injurier à une époque où le mot *voler* voulait dire si peu de chose qu'on disait *senécaliser* pour en rendre l'idée; les amis et créchards du parti devenant des *sénécaux*. Voici donc un nouvel extrait de l'article assez vindicatif du futur chef du parti libéral: « L'administration du Chemin de fer du Nord aujourd'hui, c'est le vol érigé en système. Que personne ne se récrie; le mot que nous employons n'implique ni violence de langage, ni irritation d'humeur. Nous ne faisons qu'appeler les choses par leurs noms. Quand les contrats publics sur les chemins de fer se donnent sans compétition, par faveur, et moyennant considération payée en argent; quand sur tous les ouvrages qui s'y font un pourcentage est prélevé par l'administration;

<sup>55</sup> Joseph Schull, dans *Laurier*.

<sup>56</sup> Joseph Schull. *Ibid.* Page 64: « Laurier was not a political lily; he had seen his share of elections in Montreal and in St-Lin and in L'Assomption. »

<sup>57</sup> Article de « *L'Électeur* » du 20 avril 1881.

quand les marchandises consommées sur le chemin sont payées à des prix exorbitants, et que le surplus des bénéfices ordinaires du commerce est partagé en parts plus ou moins égales par l'acheteur et le marchand; quand tous les amis du gouvernement voyagent gratuitement sur le chemin, si ce n'est pas là le vol érigé en système qu'est-ce donc ? Nous parlons en connaissance de cause. Nous savons, qu'à même l'argent tiré du Chemin de fer du Nord, monsieur Senécal a largement soudoyé certains journaux."

138

L'administrateur du Chemin de fer du Nord, dont on parlait avec tant de violence de langage, c'était Louis-Adélard Senécal.

Le coup était dur. Un autre eut sauté, sans doute. Lui était à tel point lié au premier ministre qu'il resta en place, même si les poursuites en diffamation, qu'il avait prises contre Ernest Pacaud et son journal d'abord, puis contre Laurier, avaient donné lieu à un jugement assez embarrassant pour lui.<sup>58</sup> Malgré cela, rien ne fut changé, Chapleau revint au pouvoir<sup>59</sup> plus fort que jamais avec une machine électorale bien dirigée par Senécal et ses coéquipiers Dansereau et Lacoste. Dans la politique, ce n'est pas toujours les abus qui viennent immédiatement à bout d'un parti. Parfois, quand l'électeur en a vraiment assez, il réagit violemment, mais souvent il faut plus que des excès — même très visibles — pour qu'un groupe perde le pouvoir. Il faut soit une vague de fond irrésistible, soit une équipe d'opposition assez adroite pour bien utiliser un certain nombre de faits aussi simples que possible, mais présentés de telle manière que l'électeur en soit frappé au point de juger la situation intolérable. C'est ce qui est arrivé plus près de nous, en 1936 d'abord, et, plus tard, en 1960. Dans le premier cas, on utilisa des argu-

<sup>58</sup> Laurier étant gracié par le jury.

<sup>59</sup> Avec 53 sièges, contre 12 à l'opposition. Robert Rumilly. *Ibid.* page 119, tome III.

ments très simples, triviaux au fond, mais revenant comme un leitmotiv. Dans le second, c'est la nécessité de tout reprendre à neuf qui a prévalu.

Avec les années, Senécal continue d'agir aux côtés de Chapleau, malgré les critiques extrêmement vives non seulement des libéraux, mais des ultramontains qui détestent l'exécuteur des hautes œuvres du premier ministre. Les attaques sont particulièrement violentes durant la campagne de 1882. Les deux groupes tapent à tour de bras sur Senécal, mais sans succès, puisque en décembre, Chapleau revient au pouvoir encore plus fort. À *L'Électeur*, on écrit en guise de conclusion à une campagne électorale particulièrement violente: « La clique Senécal a triomphé ». Si le premier ministre était heureux de son succès, Senécal ne l'était pas moins parce qu'il pouvait y voir une revanche personnelle.

139

Senécal continue d'être très près de Chapleau dans les années suivantes. Il l'accompagne au cours d'un voyage en France, qui précède la fondation du Crédit Foncier franco-canadien et l'emprunt de quatre millions de dollars négocié par la province de Québec auprès de certaines grandes banques françaises. À son passage à Londres, Senécal forme une société pour l'exploitation d'un câble sous-marin. À Paris, il s'emploie à constituer une grande société destinée à exploiter les ressources du Canada, en commun par des Canadiens et des Français. Dans l'intervalle, il avait obtenu le droit d'établir un barrage pour la production d'électricité à Caughnawaga.

Tout cela l'avait mis en relation avec les milieux officiels de France. Aussi un jour, le décore-t-on. Il devient commandeur de la Légion d'honneur, comme le seront plus tard certains hommes politiques de grande classe, tels sir Lomer Gouin et le sénateur Raoul Dandurand.

Puis, Chapleau quitte Québec pour entrer dans le cabinet Macdonald, comme on l'a vu. Il n'oublie pas son ami Senécal.

Il voudrait qu'on le nomme au Sénat. Ce n'est pas lui qui le demande, cependant. C'est l'honorable J. A. Mousseau, qui lui a succédé à Québec. À plusieurs reprises, celui-ci revient à la charge auprès de sir John A. Macdonald. Dans deux de ses lettres, par exemple, il insiste pour que l'on procède à la nomination.<sup>60</sup> Il se désole de voir que sir John ne l'ait pas encore faite et qu'il réponde de manière évasive.

140 Sir John fait la sourde oreille. Il a reçu de nombreuses lettres de protestations, de Roderick Masson, par exemple, puis de M. H. Gault, qui affirme<sup>61</sup> de Montréal : « If this was the case, it would alienate every right thinking man from our party in this Province . . . » De son côté, Thomas Chapais écrit le 21 mars 1883 : « As a late colleague and a Senator, I feel it my duty to let you know, as my opinion, that if according to rumour, L.-A. Senécal be assigned a seat in our Chamber, the consequence will greatly tend to shake confidence in the administration besides giving serious offense to the senators of the Province of Quebec ».<sup>62</sup>

Par ailleurs, d'autres sont favorables à la nomination, en dehors du premier ministre Mousseau. Ainsi, Arthur Dansereau, puis le curé Labelle, qui, le 25 mars 1883, appuie fortement son vieil ami, à qui il doit la voie ferrée de Saint-Jérôme.<sup>63</sup>

Voici qu'il écrit à sir John : « J'apprends avec regret que le sénat en général, s'oppose à la nomination de M. Senécal comme sénateur. Ce doit être une manœuvre qui vient de l'*Étendard* (journal ultramontain du sénateur F. X. Trudel et de Montigny). S'il est un homme — continue le curé Labelle — qui ait donné au parti conservateur une

<sup>60</sup> 7 février 1883, 15 février 1883 et 2 octobre 1883. *Macdonald Papers* M.G. 26, A1(a) Vol. 17.

<sup>61</sup> Lettre du 28 juin 1883. *Macdonald Papers*. Ibid. Vol. 17.

<sup>62</sup> *Macdonald Papers*. Ibid. Vol. 17.

<sup>63</sup> Lettre du 25 mars 1883. Ibid. Vol. 17.

grande force dans ces dernières années, c'est bien Senécal ». Devant l'opposition qu'il sent trop forte, Louis-Adélarde Senécal écrit à son tour à sir John. Il n'a pas songé — dit-il — à un pareil honneur et, d'ailleurs, « mes occupations m'empêcheraient d'assister régulièrement aux séances ».<sup>64</sup> On est en 1883, sir John classe l'affaire, mais nomme Alexandre Lacoste, devant qui tout le monde s'incline. Il rouvrira le dossier en décembre 1886 et fera la nomination en janvier 1887. C'est à ce moment-là qu'entre au Sénat le vieux compagnon de combat de son collaborateur Chapleau. Chose bien paradoxale, Senécal aura le siège de L. Roderick Masson (celui de Mille-Isles), alors que ce dernier s'était tellement opposé à sa nomination, avant d'être nommé lieutenant-gouverneur de la province de Québec. Senécal ne l'occupera pas longtemps puisqu'il mourra en octobre de la même année. Il aura tout juste le temps de siéger parmi les sages de la nation et d'éprouver la satisfaction d'arriver là où tant de gens avaient voulu lui barrer la route. L'intronisation se fit très simplement. *The Debates of the Senate of Canada*, du 13 avril 1887, la mentionne ainsi : « *The Speaker presented to the House a return from the Clerk of the Crown in Chancery, setting forth that His Excellency the Governor-General had summoned to the Senate, Louis-Adélarde Senécal, of Montreal, for the electoral division of Mille-Isles, in the Province of Quebec, in the room of the Hon. Louis R. Masson, resigned. The Honorable Mr. Senécal was then introduced, and having taken and subscribed the declaration of qualification required by the British North America Act, 1867, took his seat.* » Pour le Président du Sénat ce n'était qu'un sénateur de plus. Pour le nouvel arrivé, c'était une victoire remportée sur ses adversaires les plus acharnés.

Louis-Adélarde Senécal mourut six mois plus tard à la

<sup>64</sup> Lettre du 17 février 1883, datée de Montréal, qui n'est pas de sa main, mais qu'il signe. *Macdonald Papers*. Ibid. Vol. 17.

suite d'une crise de paralysie, le 11 octobre 1887. Il avait cinquante-huit ans. Il partait au moment où les arbres se dépouillent de leurs feuilles en prévision de la neige qui tombera bientôt. Son service fut chanté à l'église Notre-Dame de Montréal par son vieil ami, le curé Labelle, venu tout exprès de Saint-Jérôme<sup>65</sup>. Pour se rendre à Montréal, il avait emprunté la voie ferrée qui avait fait couler tant d'encre et proférer tant d'injures contre l'homme qui l'avait terminée et l'avait administrée à ses débuts.

142

En parlant de son ami, J. Adolphe Chapleau a eu une pensée qui a sa place ici puisqu'elle peut servir d'éloge funèbre : « Celui qui réussit et s'élève par son initiative et son travail, en quelque domaine que ce soit, est attaqué avec rage, et si possible, abattu par les siens ».



Senécal a eu une vie extrêmement active, fébrile même. Il a imaginé beaucoup de choses, lancé beaucoup d'entreprises. Il a marché dangereusement sur la corde raide. Pour que sa fortune s'établît et résistât au temps, comme celle de Joseph Masson, il aurait fallu sans doute une certaine prudence et le sens de la solidité. Quelle différence avec ce dernier ! Tous deux ont le même départ : une instruction bien élémentaire, un même désir d'arriver, de créer, d'imaginer des solutions, de bâtir. L'un a œuvré pour l'avenir et l'autre dans l'immédiat. L'un comptait avec le temps, l'autre voyait des problèmes et des solutions, mais sans leur donner l'assiette financière ou technique voulue. Les deux ont été mêlés à des événements bien différents. Si le nom de Joseph Masson a résisté au temps, celui de Senécal s'est estompé au point de n'être qu'un vague souvenir, après avoir soulevé tant d'espairs et de haines de son vivant. Tous deux ont tiré le maximum de la vie, l'un

<sup>65</sup> Senécal meurt à la suite d'une attaque de paralysie. On trouve son acte de sépulture au registre de l'Église Notre-Dame de Montréal, page 392, en date du 14 octobre 1887. Il porte la signature de J. A. Chapleau, de J. Wurtèle (l'ancien trésorier de la province sous Chapleau), de L. O. Taillon, d'Arthur Dansereau, de J. B. Rolland, de C. S. Rodier et des deux gendres de Senécal, le juge Charles-Ignace Gill et William E. Blumhart. Communication de Jean-Jacques Lefebvre.

en un certain nombre d'années et l'autre, dans le moment présent. C'est peut-être une conception de durée dans un cas et une notion de l'immédiat dans l'autre qui expliquent leur fortune différente.

Les deux ont été remarquables. Faut-il condamner l'un pour avoir sacrifié la solidité à l'essor? Je ne le pense pas. Il faut simplement regretter qu'il n'ait pas suffisamment compté avec la malchance qui peut causer des accidents. Louis-Adélarde Senécal meurt ruiné. Dans ses *Mémoires*, son gendre le juge Charles-Ignace Gill note, en effet, que sa succession est insolvable. Il ne laisse à sa femme que deux polices d'assurance, l'une de \$10,000 et l'autre de \$9,000; ce qui était assez substantiel pour l'époque, tant l'assurance vie était peu répandue. Ce n'est pas beaucoup, cependant, quand on pense à toutes les entreprises que Senécal avait fondées et à toutes celles qu'il avait menées à bien, à toutes les initiatives qu'il avait prises mais sans s'assurer de leur rentabilité ou sans avoir su leur apporter la solidité la plus élémentaire, sans laquelle rien ne dure, rien ne reste que le souvenir d'un effort sans lendemain.

143

Avec ces restrictions, il faut reconnaître que Senécal avait toutes les qualités de l'entrepreneur, c'est-à-dire celui qui voit le besoin, qui imagine les solutions, qui crée, qui n'hésite pas devant le risque. Dans une société nouvelle, il est aussi utile, sinon plus, que celui qui sait gérer, mais pas davantage.



Voilà le triptyque terminé. Ai-je cherché à démontrer quelque chose en l'apportant au lecteur? Je ne le crois pas. J'ai voulu simplement présenter trois hommes du dix-neuvième siècle : l'un qui s'est attaqué aux idées, tandis que les deux autres se sont colletés avec les faits. Tout ce qu'on peut dire, en conclusion, c'est que si les deux derniers ont mis en pratique ce que l'autre a indiqué avec une remarquable lucidité d'esprit, ils l'ont fait chacun à sa manière, suivant

les moyens de son époque et son tempérament. Pour que se fût réalisé le programme tracé au Canada français par Étienne Parent, c'est-à-dire appuyer des droits sur autre chose que des textes, il aurait fallu qu'ils eussent été nombreux à mettre cette idée à exécution. S'il y en avait eu cent, mille, à imaginer, à œuvrer, à créer des entreprises, on aurait utilisé davantage et, pour le plus grand bien de tous, cette force positive qu'Édouard Montpetit a appelée plus tard la revanche des berceaux. Ils l'auraient employée à une entreprise collective forte, durable, solide. On a préféré s'orienter vers les carrières libérales ou rester dans l'agriculture, mais malheureusement sans aller assez souvent jusqu'à une compétence et à une spécialisation suffisantes. Ce n'est que depuis un demi-siècle qu'on fait un réel effort dans le domaine économique. Et encore le fait-on incomplètement ou en cédant devant la concurrence, les impôts successoraux, le syndicalisme triomphant ou les difficultés de toutes sortes qui jalonnent dangereusement la voie des affaires. Trop souvent aussi on vend son entreprise comme si on était pris de panique, en échange du biblique plat de lentilles ou suivant le vieux réflexe du paysan, qui se réfugie au village quand il se sent devenir vieux.

Tout était en germe dans les admonestations d'Étienne Parent à ses auditeurs de l'Institut Canadien ou d'ailleurs. Le problème a changé d'aspect, mais il garde malheureusement son acuité aussi bien dans le milieu francophone qu'anglophone. En devenant urbain, celui-ci a rendu la solution encore plus pressante devant l'envahissement graduel des capitaux étrangers.<sup>66</sup>

<sup>66</sup> Je tiens à remercier tous ceux qui ont bien voulu m'aider à réunir la documentation nécessaire à ce travail. Si j'ai trouvé beaucoup de choses dans *l'Histoire de la Province de Québec* de Robert Rumilly, je dois beaucoup aussi aux Archives de Québec, d'Ottawa, à celles de l'Université de Montréal, à la collection Gagnon de la Bibliothèque Municipale et à cet excellent conseiller et ami qu'est Jean-Jacques Lefebvre. Je ne voudrais pas oublier Me Jacques Sénécal, qui a rappelé des souvenirs de famille devant moi et qui m'a fait corriger quelques détails qui tenaient peut-être plus de mon intuition que de l'histoire familiale ou des faits véritables; non plus que Raymond Denault, à qui je dois de nombreux documents.