

Le scandale de la Baie des Chaleurs

Gilles Gagné

Numéro 83, automne 2005

Scandales

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/7050ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

0829-7983 (imprimé)

1923-0923 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Gagné, G. (2005). Le scandale de la Baie des Chaleurs. *Cap-aux-Diamants*, (83), 20–23.

LE SCANDALE DE LA BAIE DES CHALEURS

PAR GILLES GAGNÉ

Le scandale du chemin de fer de la baie des Chaleurs constitue l'un des rares événements politiques québécois à l'issue duquel un gouvernement, celui dirigé par le premier ministre Honoré Mercier, en 1890, a été évincé du pouvoir parce qu'il avait perdu la confiance du représentant de la reine, dans ce cas, le lieutenant-gouverneur Auguste-Réal Angers.

Le scandale rappelle, dans sa facture, des événements beaucoup plus récents. À grands traits, on pourrait simplifier la saga en disant qu'un gouvernement ayant subven-

tionné une société ferroviaire s'est fait renvoyer l'ascenseur quand ladite compagnie a versé une substantielle partie de ces deniers à un parti politique et à des ministres pour régler des problèmes de liquidités.

Mais le contexte conduisant aux événements de 1890 s'est préparé pendant près d'un quart de siècle. Dès 1867, des assemblées étaient tenues à Rimouski et New Carlisle afin d'influencer Ottawa dans le but de faire passer le chemin de fer Intercolonial, destiné à relier Halifax au centre du Canada, par le Bas-Saint-Laurent et le plus près possible de la Gaspésie. Entre 1867 et 1890, la pression a suffisamment monté pour inciter Mercier à se mêler directement de la construction du chemin de fer de la baie des Chaleurs.

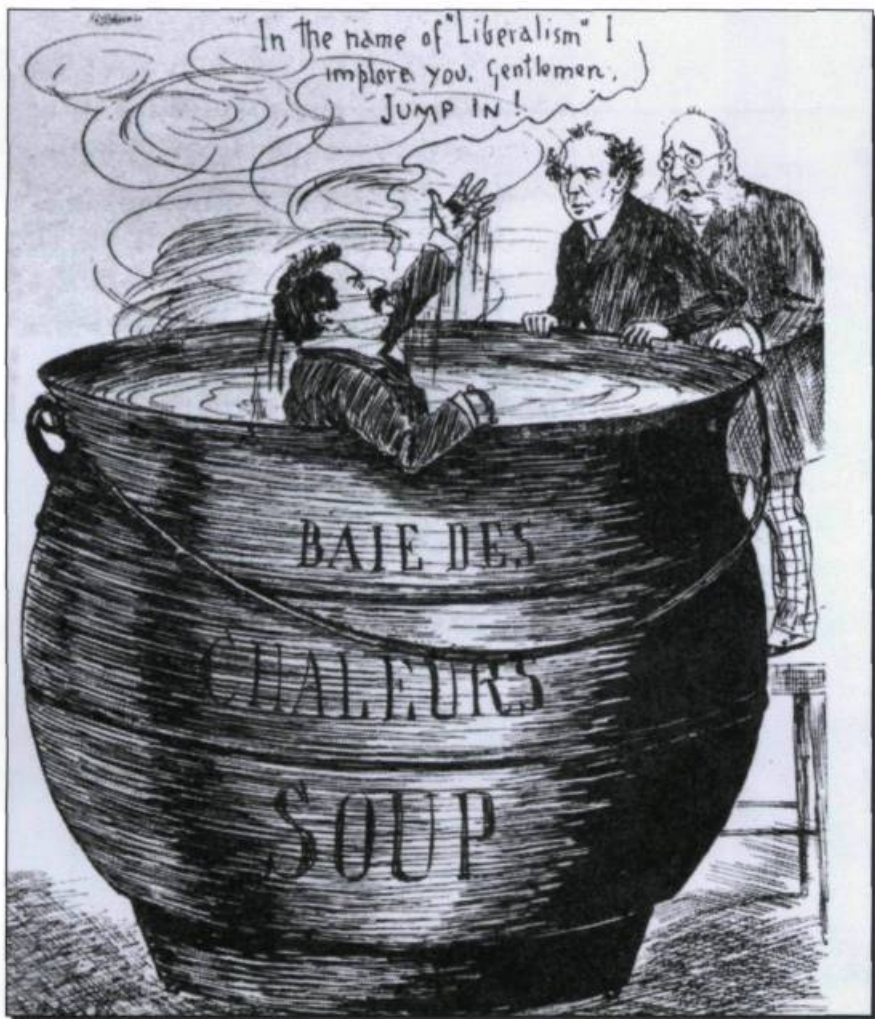
Les premières représentations des Gaspésiens pour jouir des bienfaits de services ferroviaires consistaient donc d'abord à convaincre Ottawa de choisir un tracé passant par le nord du Nouveau-Brunswick et la vallée de la Matapédia pour relier deux provinces maritimes au reste du pays. La Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick avaient exigé ce chemin de fer pour entrer dans la Confédération.

Les notables gaspésiens soutenaient avec raison qu'un service ferroviaire passant par la rive sud de la baie des Chaleurs et la Matapédia les servirait davantage qu'un réseau qui traverse le Nouveau-Brunswick. En outre, il serait plus facile d'obtenir un embranchement gaspésien vers l'extrémité de la péninsule si l'Intercolonial, nom donné au réseau Halifax-Lévis, passait par Matapédia.

Le 11 décembre 1868, le «tracé Robinson», passant par le nord du Nouveau-Brunswick et Matapédia, est effectivement choisi par Ottawa. Moins de huit ans plus tard, en juillet 1876, l'Intercolonial est ouvert à la circulation.

L'effet sur l'économie de la Gaspésie est toutefois limité. En fait, les villes néo-brunswickoises de Dalhousie, Campbellton et Bathurst deviennent des points d'expédition des marchandises gaspésiennes. Ces villes se dévelop-

Cette caricature du *Grip* du 23 janvier 1892 montre Honoré Mercier demandant l'aide de Wilfrid Laurier lors des élections générales provinciales. Ce dernier ne veut pas plonger dans la marmite du scandale de la baie des Chaleurs. (*Nos Racines*, n° 108, p. 2153).





pent pendant que les localités de la péninsule stagnent. Il devient alors évident qu'un embranchement doit mener de Matapédia vers Gaspé.

Avant même l'inauguration de l'Intercolonial, des gens avaient prévu le coup. Théodore Robitaille, député de Bonaventure siégeant à Québec et à Ottawa, ce qui était permis à l'époque, avait ainsi réuni, dès 1871, une dizaine d'hommes d'affaires, surtout des prête-noms, pour fonder la Compagnie de la baie des Chaleurs, une firme privée de chemin de fer. Les politiciens, à ce moment-là, pouvaient aussi être ouvertement dans les affaires pendant leur mandat.

La compagnie obtient d'importants octrois de terres en 1872 et s'engage à relier Matapédia à Paspébiac, c'est-à-dire 100 milles de voie, pour 1882. Mais en 1878, seuls des travaux sommaires de déblaiement ont été réalisés et la firme perd sa charte. En 1882, pas un seul rail n'a été posé entre Matapédia et Paspébiac.

Un actionnaire de la première heure, Louis-Joseph Riopel, s'était fait élire député provincial, en 1881, avec l'intention de relancer la Compagnie de la baie des Chaleurs. Il y parvient avec le concours du député fédéral de Québec-Ouest, Thomas McGreevy, de la

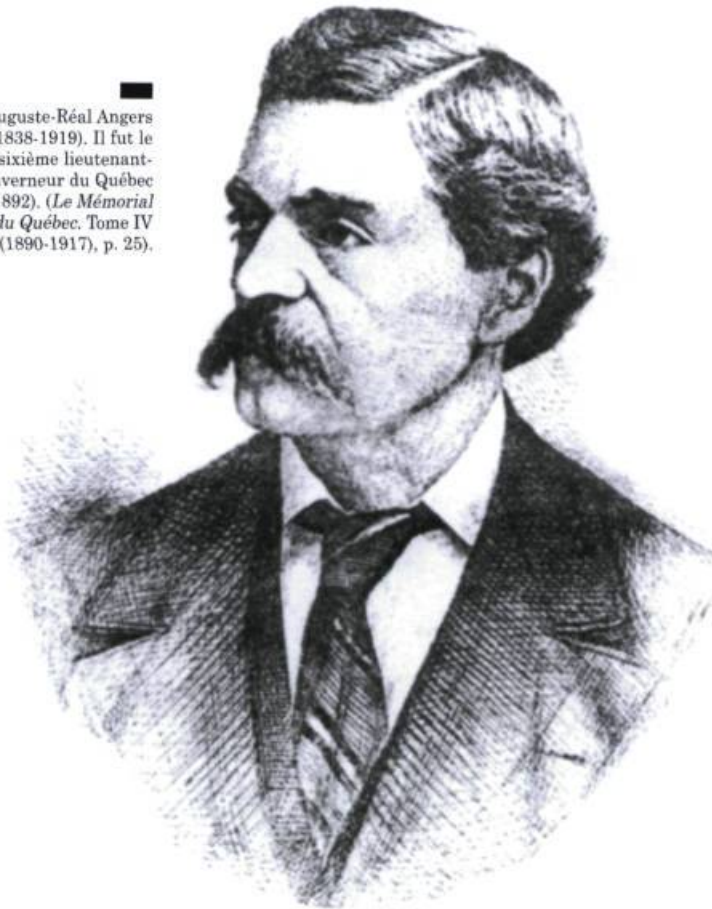
famille de Théodore Robitaille et d'un homme d'affaires bien connu au Canada, Charles Newhouse Armstrong.

En 1883, le groupe demande à Ottawa une subvention de 6 000 \$ par mille de rail. Il en obtient 3 200 \$, mais Ottawa accepte de construire les vingt premiers milles à ses frais, entre Matapédia et Paspébiac, à titre d'embranchement de l'Intercolonial. En 1886, les parties discutent toujours et Ottawa accepte d'ajouter vingt milles de voie à son offre initiale. Cependant, il faudra attendre jusqu'au 8 juin 1888 avant que la firme confie à Henry MacFarlane, un entrepreneur de Toronto, un contrat pour la construction des 60 premiers milles de rail entre Matapédia et la rivière Cascapédia.

Les travaux sont menés rondement au début, mais ils sont plus onéreux que prévu et ils sont arrêtés en 1889. MacFarlane ne peut payer ses employés parce que la compagnie ne le paie pas. Les employés manifestent bruyamment, à l'approche de l'hiver. C'est là qu'entre en scène le premier ministre Honoré Mercier. Il demande à Charles Langelier, secrétaire de la province, d'enquêter et il conclut que la Compagnie de la baie des Chaleurs n'utilise que des fonds publics pour les travaux.

■ *Sursum corda.* Selon ses détracteurs, Mercier et sa clique ne craignent pas de puiser dans les coffres du trésor public pour leurs besoins personnels. (*Nos Racines*, n° 108, p. 2150-2151).

■
 Auguste-Réal Angers
 (1838-1919). Il fut le
 sixième lieutenant-
 gouverneur du Québec
 (1887-1892). (*Le Mémorial
 du Québec*, Tome IV
 (1890-1917), p. 25).



En juin 1890, Honoré Mercier se fait élire dans Bonaventure et s'engage à régler la construction du chemin de fer. Il force les actionnaires de la compagnie, en banqueroute, à céder leurs parts à un groupe montréalais qui s'engage à se rendre à Paspébiac pour 1892 et à Gaspé dès que possible.

MALVERSATION

Mais en août 1891, le comité des chemins de fer du Sénat canadien, lors de l'étude des crédits accordés à la Compagnie de la baie des Chaleurs (en demande de charte fédérale), découvre qu'une subvention provinciale de 175 000 \$ destinée à la firme a été détournée, au lieu de servir à payer des dettes du chemin de fer. Charles Newhouse Armstrong a remis 100 000 \$ à Ernest Pacaud, secrétaire du Parti libéral provincial, qui a payé les dettes de certains ministres.

Le versement même de cette subvention de 175 000 \$ de Québec à l'entreprise d'Armstrong s'était déroulé dans des circonstances troubles, pendant que Mercier était en tournée européenne. Ernest Pacaud avait tenté de régler le versement à toute vapeur avec le vice-premier ministre Pierre Garneau, en l'absence du premier ministre.

Le comité du Sénat obtient une preuve irréfutable de cette retentissante affaire de pots-de-vin quand Charles Newhouse Armstrong avoue avoir remis 100 000 \$ à Ernest Pacaud. L'étude des comptes révèle par la suite que l'argent a servi à rembourser des dettes du parti, des dettes de politiciens et que 5 000 \$ ont été envoyés pour couvrir des dépenses de luxe de Mercier en Europe.

MERCIER BOUC ÉMISSAIRE

Mercier ne prend pas cette affaire au sérieux lorsqu'il comparait devant le Sénat. Ernest Pacaud fait pire en ne se présentant tout simplement pas. Le lieutenant-gouverneur Angers, qui n'aime pas Mercier, lui demande des explications, le 7 septembre 1891, et forme une commission d'enquête. Les commissaires ne peuvent relier Mercier directement au scandale de la baie des Chaleurs, dans un rapport publié le 16 décembre suivant.

Le lieutenant-gouverneur retire sa confiance au gouvernement Mercier le jour même et le remplace par Charles Boucher de Boucherville. Des élections sont déclenchées pour le 8 mars 1892. Mercier n'en tire qu'une mince consolation; il est réélu dans Bonaventure, où les



Ernest Pacaud (1850-1904), journaliste et avocat, fut directeur de l'*Électeur* (1880-1897). Il fut fortement impliqué dans le scandale de la baie des Chaleurs. (Banque d'images de *Cap-aux-Diamants*, 1996-0180).

gens l'adorent. Ailleurs au Québec, l'étau se resserre autour de Mercier. Il fait une faillite personnelle en juin 1892 et ses «amis», si prompts à lui faire crédit ou à lui offrir des cadeaux lorsqu'il était au pouvoir, se bousculent pour devenir créanciers.

Il est cité à son procès en marge du scandale ferroviaire, mais il est acquitté parce qu'on ne peut faire de lien direct entre lui et les pots-de-vin. Le public, outré de l'acharnement manifesté par la classe politique à l'endroit de Mercier, l'acclame. Mais le diabète aura ensuite raison de lui et il s'éteint à 54 ans, le 30 octobre 1894, après une pénible dernière année. Environ 25 000 personnes défilent pour lui rendre un dernier hommage.

D'ailleurs, c'est au cours de cette année-là que le premier train circule entre Matapédia et Caplan, en 1894, après un nouveau changement de propriétaire. La Compagnie de chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur prend la relève. De nouveaux ennuis financiers surgissent en 1895. Ottawa poursuit l'exploitation pendant le procès de la compagnie. Elle fait faillite en 1900 et c'est sous la propriété d'un syndic anglais qu'est réalisée l'exploitation... d'un seul train par semaine.

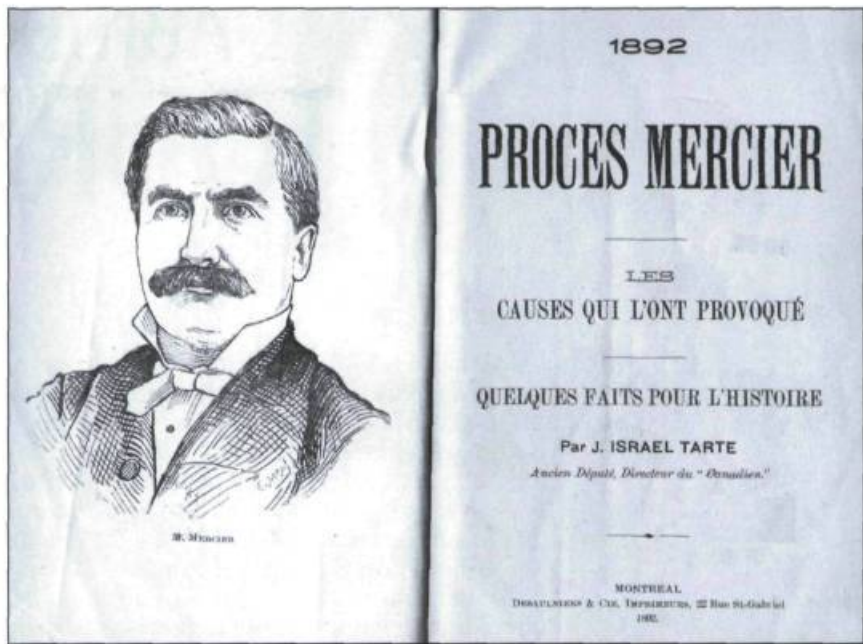
On atteint Paspébiac en 1902! Il faudra l'intervention vigoureuse de Wilfrid Laurier, démonté de constater que les fonds versés pour le chemin de fer gaspésien ont été détournés à d'autres fins, et l'arrivée d'une seconde compagnie pour bâtir la portion Paspébiac-Gaspé. À l'automne 1911, le rail rejoint enfin Gaspé, 40 ans après la fondation de la première compagnie de Théodore Robitaille. ♦

Pour en savoir plus :

Jules Bélanger, Marc Desjardins, Yves Frenette et Bernard Hétu. *Histoire de la Gaspésie*. Sainte-Foy, IQRC, 1999, 798 p. (Coll. Les régions du Québec).

Gilles Gallichan. *Honoré Mercier : la politique et la culture*. Sillery, Septentrion, 1994, 212 p.

Gilles Gagné est journaliste pigiste pour *Le Soleil* et rédacteur en chef pour l'hebdomadaire anglo-gaspésien *Spec*. Passionné de chemin de fer, il vit à Carleton et collabore à Radio-Canada Gaspésie-les-Îles et à *Pêche Impact*.



Volume de Joseph-Israël Tarte paru à Montréal, en 1892, sur le procès intenté à Honoré Mercier. (Archives de l'auteur).

APHCQ
Association des professeurs et des professeuses d'histoire des collèges du Québec

Un regroupement de professeurs et professeurs d'institutions de niveau collégial publiques et privées, francophones et anglophones, qui contribue au rayonnement de l'histoire dans leurs milieux.

Pour information: Jean-Louis Vallée
 (418) 248-7164 poste 117 = jlvallée@cec.montmagny.qc.ca

www.capauxdiamants.org

Allez-y voir!

20 ans
 LA REVUE D'HISTOIRE DU QUÉBEC
CAP-AUX-DIAMANTS