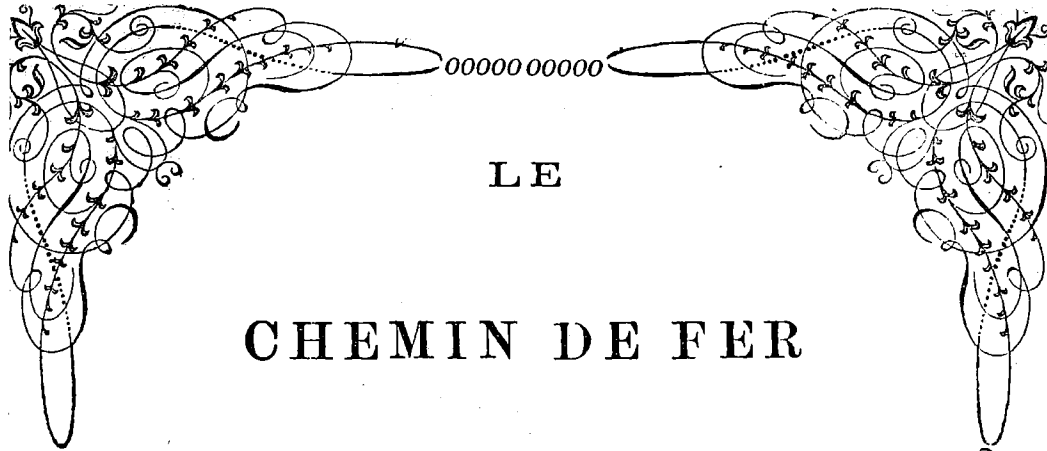




00000 00000

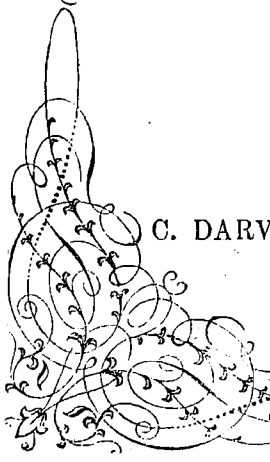
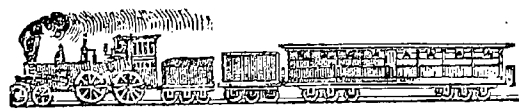
LE

CHEMIN DE FER

INTERCOLONIAL

DE

QUEBEC A HALIFAX.

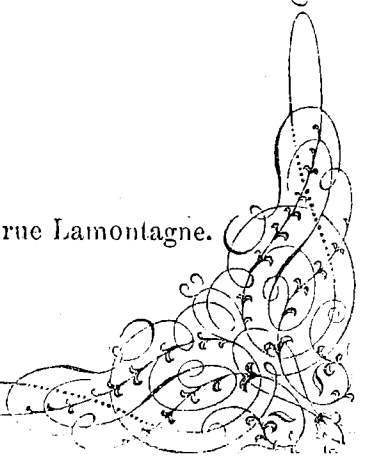


QUÉBEC: .

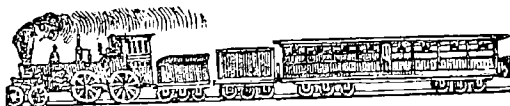
C. DARVEAU, Imprimeur-Editeur, No. 8, rue Lamontagne.

1867.

00000 00000



LE
CHEMIN DE FER
INTERCOLONIAL
DE
QUEBEC A HALIFAX.



QUEBEC :
C. DARVEAU, Imprimeur-Editeur, No. 8, rue Lamontagne.

1867.

LE CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL

DE QUÉBEC À HALIFAX.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

I.

Depuis trente ans s'agite la question de relier par une voie ferrée le grand port de mer d'Halifax, qui est en même temps la principale place militaire de l'Angleterre sur les côtes de l'Atlantique, au port et à la forteresse de Québec, dans l'intérieur de l'Amérique Britannique, et voici que brille enfin l'aurore du jour de la réalisation de ce grand projet.

Quelle route suivra ce Chemin de fer Intercolonial, qui plus tard se prolongera jusqu'à l'Océan Pacifique? Du choix de cette route peuvent dépendre la sûreté des colonies et leur connexion avec la Grande Bretagne.

Le Parlement Anglais vient de promettre sa garantie au montant de trois millions de louis pour la construction de ce chemin ; cela nous donne la mesure de l'intérêt que prend encore le peuple anglais à conserver ses colonies. Lord John Russell, dans son remarquable discours à la Chambre des Lords sur cette question a bien exprimé la pensée des hommes d'État anglais : “ de même “ que les petits États comme le Portugal, la Suisse et d'autres “ ont déjà trouvé et trouvent encore la protection des grands “ États, de même le Canada a droit de s'attendre à la protection, “ si quelque voisin puissant voulait s'en emparer injustement.”

Les agressions des grands États contre les petits ont amené dans l'histoire du passé une sévère rétribution contre les agresseurs.

Mais pour éviter tout envahissement, il faut se mettre en état de défense autant qu'il dépend de nous, et rien n'exprime mieux la situation que les conclusions du rapport du Major Robinson, officier distingué, chargé en 1846, par le Gouvernement Impérial, avec participation dans les frais par les trois colonies du Canada, de la Nouvelle Ecosse, et du Nouveau Brunswick, de faire l'exploration du territoire que devait traverser cette ligne du Chemin de fer Intercolonial.

“ La faiblesse invite l'attaque, et comme le chemin de fer
“ serait un moyen facile à l'aide duquel la Grande Bretagne
“ peut amener immédiatement ses forces vers aucun point, il n'est
“ pas improbable que sa construction serait un motif de prévenir
“ une guerre dans l'avenir.

“ Les dépenses d'une *seule année* de guerre, se monteraient à
“ plus que deux fois le coût du chemin de fer ; et si pour des
“ objets politiques de haute considération, il devient nécessaire
“ d'unir toutes les Provinces Britanniques, dans un seul gouver-
“ nement, cela constituera de ce côté de l'Atlantique un État puis-
“ sant, qui avec la protection de l'Empire, pourra faire face à la
“ puissance des États-Unis. Qui veut la fin veut les moyens ;
“ le premier point d'appui, c'est la construction du Chemin de
“ fer Intercolonial.”

Une partie des paroles prophétiques du ^s Major Robinson est déjà réalisée, nous avons l'Union des Colonies, avec le titre presque indépendant de la “ *Souveraineté du Canada*.” Il faut réaliser la seconde en construisant le Chemin de fer Intercolonial dans la ligne tracée par le même Major Robinson.

La question de la route n'est pas encore décidée, mais le sera bientôt d'après l'arrangement pris par les délégués des Provinces à Londres. Le 14 mai dernier, sur une question posée par l'Honorable M. Botsford dans le Parlement du Nouveau Brunswick, le Premier Ministre, l'Honorable P. Mitchell, répondit : “ Les
“ délégués ont décidé de laisser le choix de la route à la Légis-

“ lature de la Souveraineté du Canada, et aux ministres respon-
“ sables au peuple de toutes les colonies unies, sujet à l’approbation
“ du principal secrétaire d’État de Sa Majesté la Reine pour les
“ colonies.” En effet l’Acte Impérial concernant la garantie de
l’intérêt des trois millions, exige cette approbation préalable du
Ministre d’État d’une manière absolue.

Il y a donc champ libre pour faire prévaloir la vérité sur cette
importante question, et c’est là le but de nos observations.

II.

LA ROUTE AU POINT DE VUE MILITAIRE.

Les colonies anglaises, sur ce continent, vu leur position, n’ont
à craindre de guerre, que de la part d’une seule puissance, les
Etats-Unis. La puissance militaire du peuple Américain,
qui s’est développée par ses guerres récentes, malgré sa dette na-
tionale et ses divisions intestines, son désir bien connu de réunir
sous son drapeau toute l’Amérique Septentrionale, sont pour nos
colonies une menace continuelle. Nos moyens de défense et le
chiffre de notre population sont très-limités, comparés à ceux de
nos voisins. Nous formons un peuple de 4,000,000 d’âmes dispersées
sur un vaste territoire avec un revenu de \$14,000,000 sans ma-
rine militaire, à côté d’un peuple de 35,000,000 d’âmes, avec une
puissante marine militaire, une organisation en hommes et en
matériel de guerre comparable à celle des plus grandes puissances
Européennes, avec un revenu de \$400,000,000. Et nous n’avons
sur ce continent, aucun peuple voisin intéressé à soutenir notre
indépendance, pour sauvegarder la sienne, comme ont tous les
petits peuples de l’ancien monde. En cas de guerre, nous ne
pouvons avoir d’assistance efficace que de l’Angleterre.

Pendant que le golfe et le fleuve St.-Laurent sont presque fermés par les glaces à la navigation, une armée anglaise avec son matériel de guerre mettrait un temps bien plus considérable à pénétrer en Canada, avec nos moyens de communication actuels, qu'à venir au secours de la Nouvelle-Ecosse ou du Nouveau-Brunswick.

Ce sont là des vérités tellement évidentes qu'il suffit de les énoncer, et elles deviennent encore plus évidentes en face des événements qui se sont passés depuis quatre ans. Les chemins de fer sont entrés maintenant en calcul comme moyens de force rapide pour l'attaque ou la défense des Etats.

Les ports de mer de la Nouvelle-Ecosse, ouverts dans toutes les saisons de l'année; les chemins de fer d'Halifax à Windsor, d'Halifax à Truro et Pictou, donnent à cette province le moyen d'obtenir en tous temps de prompts secours de la métropole et de les transporter avec facilité.

La portion du chemin de fer intercolonial qui doit inévitablement relier Truro à un autre chemin de fer déjà construit de Saint-Jean à Shédiac, dans le Nouveau-Brunswick., permettra aux troupes de passer de la Nouvelle-Ecosse à St.-Jean, Nouveau-Brunswick, en peu d'heures, et la voie ferrée qui déjà s'étend de Richmond à St.-André, port de mer du Nouveau-Brunswick, accessible, dans tous les temps à la navigation, met aussi toute la partie méridionale de cette dernière province en communication facile et continuelle avec l'Angleterre. On conçoit d'avance les avantages à résulter de cette position contre l'invasion d'une armée de terre américaine. Au contraire les Canadas et les territoires de l'ouest, isolés à l'intérieur de ce continent, avec leurs immenses frontières exposées aux attaques de l'ennemi, sont donc à peu près les seuls intéressés à l'existence du chemin de fer intercolonial, comme moyen de défense militaire, comme moyen d'obtenir, en toutes saisons, un prompt et puissant secours pour aider à leurs trop faibles milices, à protéger nos vies et nos propriétés, contre des armées aussi puissantes que celles que les Etats-Unis pourraient envoyer avec tant de facilité et de promptitude envahir leurs territoires, et leurs intérêts doivent avoir le plus grand poids dans le choix de la ligne.

III.

COMPARAISON DES TROIS ROUTES.

Ceci posé, examinons aussi brièvement que possible la valeur comparative, sous le point de vue militaire, des trois tracés explorés par M. Fleming en 1864 sous les dénominations de tracé du *sud*, du *centre* et du *nord* ou tracé du major Robinson.

La première et la principale chose à considérer, c'est que la voie soit assez éloignée de la frontière de l'union américaine pour qu'une de ses armées ne puisse pas arriver soudainement, détruire le chemin et les ponts, interrompre par là la communication, arrêter le transport des troupes, du matériel de guerre ou des approvisionnements, dans le moment le plus critique, et exposer les défenseurs des Canadas à la perte d'une bataille importante, à la perte peut-être des colonies elles-mêmes. Si le chemin de fer ne passait pas très-loin de la frontière, une armée ennemie ne pourrait-elle pas, après avoir détruit la voie à l'est, se servir de la partie ouest pour pénétrer elle-même en Canada, à la place d'une armée anglaise qui serait attendue ?

La ligne *sud*, passant à la frontière même des Etats-Unis, n'offre aucune sûreté, et de l'avis de tout le monde doit être abandonnée. Reste à considérer celle du centre et celle du nord.

La ligne *centrale*, vers le centre des forêts du Nouveau-Brunswick et loin des foyers d'opérations militaires, passe à moins de dix lieues de la frontière américaine. Pour empêcher, vers ces endroits, une armée ou un détachement ennemi de traverser ces huit à dix lieues de forêts, et de s'emparer du chemin ou le détruire, il faudrait, en temps de guerre, une forte armée stationnée en permanence le long de cette partie du chemin pour le protéger. Et malgré toutes les précautions, un coup de main de quelques hardis soldats pourrait causer en une nuit un mal immense.

Sur la ligne *centrale*, suivant le rapport de M. Fleming, il y a un grand nombre de passages difficiles, de ponts très-élevés, très-

longs et très-dispendieux, dont la destruction intercepterait pour longtemps la communication, et favoriserait puissamment les opérations stratégiques des ennemis.

La ligne du *nord*, ou du major Robinson suit la Baie-des-Chaleurs, la vallée de la Métapédiac et les rives du St.-Laurent, et se trouve en conséquence complètement à l'abri de tous ces dangers.

La seconde considération, qui par sa vaste importance doit influencer sur le choix du tracé du chemin intercolonial, c'est qu'il soit possible à une armée anglaise de s'en servir pour pénétrer en Canada, dans le cas où un point quelconque de la ligne serait intercepté, dans les Provinces Inférieures, par quelque cause que ce soit. Or, cela serait impossible, si la ligne centrale était adoptée. Supposons, par exemple, le cas très-possible, où le sud du Nouveau-Brunswick passerait sous la domination temporaire des Etats-Unis; alors une armée anglaise ne pourrait se rendre en hiver que lentement, difficilement et avec bien des dangers, à la Rivière-du-Loup, par les moyens de communication actuels. Les Canadas seraient alors livrés, pour ainsi dire, à la merci de leurs ennemis, et dans tous les cas dépendraient de la fidélité et de la *puissance* de la partie sud de la faible province du Nouveau-Brunswick pour la protection et la conservation de leur unique voie de communication avec l'Angleterre pendant l'hiver.

Mais, par la ligne *nord*, l'interception d'un point quelconque dans les Provinces Inférieures est bien moins à craindre, et, dans tous les cas, ne rendrait pas absolument inutile le reste de la voie, car la Baie-des-Chaleurs et le Bas St.-Laurent offrent des points où une armée anglaise peut parvenir par vaisseaux à vapeur, débarquer et prendre la voie ferrée, même pendant une bonne partie de l'hiver.

La seule raison que M. Fleming trouve, pour se justifier d'avoir considéré une distance de dix lieues de la frontière dans la forêt suffisante pour un chemin militaire, c'est que certains points du Grand Tronc, entre la Rivière-du-Loup et Québec, n'en sont pas plus éloignés. Mais ce monsieur ne considère pas

que, dans le cas même où le principal objet du Grand Tronc eut été une route militaire, il aurait été impossible de le placer plus loin de la frontière américaine, à moins de l'avoir construit sur les Laurentides, au nord du fleuve St. Laurent. D'ailleurs, au lieu de passer au milieu des forêts du Nouveau-Brunswick, comme ce serait le cas pour la ligne centrale, le Grand Tronc traverse une contrée très-peuplée où se trouve plusieurs autres chemins parallèles, avec tous les ponts nécessaires, de sorte qu'un convoi militaire ne pourrait être arrêté, le Grand Tronc fut-il temporairement intercepté. De plus, le Grand Tronc ne se trouve qu'à une courte distance du centre des opérations militaires dans le Bas-Canada. Malgré toutes ces raisons en faveur de la bien plus grande sûreté du Grand Tronc que du chemin de fer intercolonial dans les forêts de la route centrale, il n'y a aucun doute que dans le cas d'une attaque sérieuse du Canada, la Rivière-du-Loup serait très-exposée à une invasion par une partie de l'armée américaine qui, par ce moyen, entraverait autant que possible les communications entre le Canada et les Provinces Inférieures ou l'Angleterre, et diviserait en même temps les forces dont pourraient disposer nos colonies.

IV.

Considérations sur les routes que peut suivre le chemin de fer intercolonial, relativement aux avantages que peut en retirer chaque province qu'il doit traverser, pour le développement de son trafic local et de sa colonisation.

Vû que cette question n'intéresse en aucune manière les citoyens du Canada, pour ce qui a rapport à la Nouvelle-Ecosse, puisque dans cette province le chemin de fer devra suivre la même route, quelque soit le tracé que l'on adopte, comparons les avantages que le Canada et le Nouveau-Brunswick pourraient retirer de la construction du chemin par la ligne centrale et la ligne nord, il n'est plus question aujourd'hui de la ligne de la frontière.

En comparant les avantages que le Canada et le Nouveau-Brunswick pourraient retirer de la *route centrale*, l'on trouve que le chemin de fer ne devra parcourir suivant ce que pense M. Fleming, que 45 milles, depuis la Rivière-du-Loup, avant d'atteindre la frontière du Nouveau-Brunswick ; et ensuite par le tracé le plus court, dont une partie n'a pas même été explorée, il parcourra 310 milles avant de rejoindre la Nouvelle-Ecosse, *c'est-à-dire une distance sept fois plus grande dans le Nouveau-Brunswick que dans le Canada.*

Si la qualité du sol pour l'exploitation agricole et industrielle dans la région traversée par la voie ferrée, offre quelques avantages, l'on doit en tenir compte ; or M. Fleming ne considère pas le pays traversé par la partie nord du *tracé central* comme ayant une grande valeur pour la colonisation ; mais il cite un rapport de Lawson, dans lequel ce monsieur prétend que la nature du sol de la région traversée par ce tracé est généralement bonne, quoiqu'il n'y trouve que très peu de bois propre au commerce ; mais l'opinion de ce monsieur relativement à la qualité du sol est en contradiction avec celle de l'Arpenteur Mr. T. A. Bradley, qui avait été adjoint à M. Fleming, qui a commencé l'exploration de la ligne centrale, et qui dit dans son rapport de la partie du Nouveau Brunswick, le long de la ligne centrale, qu'il a parcourue :

“ Le pays en général est très ondulé, montagneux et aride. Dans le parcours de mon exploration, je n'ai pu rencontrer deux arbres de bois franc, on ne voit sur les montagnes comme dans les vallées, que des sapins rabougris, de l'épinette noire et du petit bouleau blanc, ce qui démontre surabondamment que le terrain est rocheux et peu propre à la colonisation ; ” elle est aussi tellement opposée à celle de beaucoup d'autres personnes qui prétendent bien connaître cette partie du pays, qu'il est plus raisonnable de s'appuyer sur l'opinion du plus grand nombre, surtout lorsqu'elle est assez d'accord avec celle de M. Fleming lui-même.

Après avoir constaté l'étendue de la région traversée et ses

qualités productives; les avantages offerts par cette route au trafic local et la valeur de ce trafic méritent sans doute une sérieuse considération.

Or il n'existe aujourd'hui aucun trafic local par la voie centrale.

“ La route centrale traversera un pays presque désert, puisque du St.-Laurent à la Miramichi, on ne rencontre qu'un seul établissement composé de quelques familles, sur la rivière Tobique,” dit M. Fleming. Et quoique ce monsieur prétende que cette route devra se trouver en rapport avec le comté de Ristigouche, il est évident que jamais le trafic ne lui viendra de ce côté, car il dit ailleurs “ qu'il existe au sud de la rivière Ristigouche, au nord de la rivière Miramichi et à l'est de la ligne la plus orientale décrite ci-dessus, une région de plus de 60 milles de large et extrêmement défavorable à la construction d'un chemin de fer, par suite du caractère montagneux de ce district.”

Cette voie ne desservirait que très-peu le trafic de la vallée de la rivière St.-Jean, car le chemin de fer entre Woodstock et St. André offre de très-grands avantages aux opérations commerciales de la partie la plus peuplée du haut de cette vallée, et enlève tout le commerce du sud du Nouveau-Brunswick, tandis que la partie inférieure de cette vallée, située très-loin de la route centrale, possède la navigation de la rivière qui desservira toujours son commerce d'exportation lequel ne se compose que de bois; car cette contrée est loin de produire assez pour la consommation de ses habitants.

Mais il ne faut pas perdre de vue que dans cette section du Nouveau-Brunswick il a été fait d'autres tracés dont l'adoption prolongerait le chemin de Halifax d'environ cent milles, en passant par Frédérickton et St.-Jean. Mais cette partie de la ligne, en desservant une partie du commerce actuel d'importation, serait privée du transport du bois, déjà épuisé dans cette section du pays.

Puisqu'il n'existe ni population, ni trafic local, dans la région que devra traverser la *route centrale* proprement dite, qui ne soient desservis par le chemin de Shédiac, il reste à considérer

les probabilités d'une colonisation et d'un trafic local que la construction de cette voie ferrée, au milieu des déserts du Nouveau-Brunswick, pourra faire naître dans un avenir plus ou moins éloigné.

En Canada la route centrale ne devant traverser que quinze lieues, en partie de forêts dont les bois de commerce sont déjà enlevés et le sol même étant très-impropre à la culture, cette route ne favorisera, soit pour le présent ou pour l'avenir, ni la colonisation ni le trafic local du Canada. Le commerce de nos villes et de nos campagnes n'en profitera d'aucune manière.

Mais, auprès des 310 milles de cette route dont sera favorisé le Nouveau-Brunswick, il se formera une exploitation forestière bien plus limitée, il est vrai, dans son étendue, que celle à laquelle une rivière de la même longueur, avec ses affluents, pourrait donner naissance. La valeur de la richesse forestière en bois d'exportation, dans cette région, n'a pas même été constatée, et la durée de cette exploitation sera nécessairement bien restreinte.

Il se formera aussi, le long de cette voie, mais bien lentement, une colonisation qui restera longtemps pauvre, comme tous ceux qui se livrent au travail des chantiers, car ce commerce n'enrichit qu'un certain nombre de spéculateurs. Ces dernières propositions demandent de plus amples considérations.

M. Fleming dit dans son rapport, parlant du tracé central : " Comme ligne de communication, il aura sur le commerce et le progrès du Nouveau-Brunswick le même effet qu'a produit la rivière St.-Jean, avec cette différence en sa faveur qu'il sera ouvert pendant douze mois de l'année au lieu de six."

Mais ce Monsieur ne considère pas que la rivière St.-Jean, avec la multitude de ses affluents et ses longs détours, ouvre à l'exploitation forestière une étendue de terrain au moins dix fois plus grande et indubitablement plus riche en bois de commerce que celle qui pourrait devenir exploitable par la voie ferrée ; que la rivière et ses affluents vont chercher, pour ainsi dire, ces bois dans toutes les directions de cette vaste région, et les transportent,

avec le cours de leurs eaux, jusqu'aux ports d'embarquement, à des frais incomparablement moindres que ne pourrait le faire la voie ferrée, surtout pour de grandes distances ; que le bois de construction a déjà été enlevé le long des rivières qui traversent cette route ; que la voie ferrée, n'ayant point d'embranchements pour parcourir l'intérieur des forêts éloignées de la route, ne pourra absolument être alimentée que par les bois qui se trouve à sa proximité, car le poids si lourd des produits forestiers rend un long transport en voiture trop dispendieux.

Donc, le trafic que pourra fournir cette industrie sera infiniment plus limité dans sa valeur et dans sa durée que celui créé par la rivière St.-Jean. Et plus on pressera l'exploitation de cette industrie, plus vite on en verra la fin.

“ On prétend, dit M. Fleming parlant du trafic qui pourrait exister par la route de la frontière, qu'il ne s'importe pas moins de 80,000 barils de farine, lard et autres produits, par année, dans la vallée de la rivière St.-Jean, au nord de Woodstock, et que la population de cette région, en y comprenant le comté d'Aroostock, dans l'état du Maine, s'élève à 40,000 âmes.”

C'est-à-dire que dans ce vaste territoire, dont le sol est généralement bon et si riche en bois de commerce, dont l'exploitation est facile et se fait sur un si grand pied depuis 80 ans, la population ne s'élève qu'à 40,000 âmes, et elle est encore incapable de produire pour sa propre consommation, puisque annuellement on est obligé d'y importer, pour assurer son existence, 80,000 barils de farine, lard, etc.

Quelle triste comparaison avec le comté de Rimouski, en Canada, où, seulement depuis quelques années la population s'est accrue d'au moins 15,000 âmes, et produit non seulement pour sa consommation, mais encore exporte beaucoup de grains, patates, viande, etc., sans compter des millions de madriers et planches.

Voilà toute l'impulsion, voilà tout l'encouragement que l'exploitation des forêts offre à l'agriculture dans le Nouveau-Brunswick. Le même résultat a eu lieu à Ristigouche, où la fertilité du sol est excessive, le climat aussi bon qu'à Québec, et où l'on

fait le commerce de bois depuis plus de 70 ans. Aujourd'hui encore la population est peu nombreuse, ne fait pour ainsi dire que de commencer à devenir agricole, mais elle est encore loin de faire produire au sol ce qui est nécessaire à sa subsistance.

V.

COLONISATION.

Peut-on raisonnablement espérer que l'exploitation des forêts, auprès du chemin de fer accélérera plus qu'ailleurs la colonisation dans cette direction ? Certainement non ; et en voici les raisons.

Dans les deux localités mentionnées plus haut, la difficulté du transport des provisions et les profits énormes réalisés par les commerçants, donnaient à la farine, au lard, etc., un prix si élevé, qu'un cultivateur qui aurait voulu cultiver et vendre les produits de sa culture aurait pu faire sa fortune. Cependant l'expérience prouve que la colonisation et l'exploitation agricole, qui ne réussissent pas dans ces provinces, y sont restées stationnaires et pour ainsi dire " paralysées." Les prix qui pourront être offerts aux produits agricoles ne seront pas aussi élevés aux environs du chemin de fer que dans les localités en question, vu la plus grande facilité du transport : et en conséquence l'encouragement et l'élan donnée à la colonisation n'y seront pas aussi grands. Cependant dans ces forêts éloignées, on ne peut pas prévoir aucune autre espèce d'encouragement donné à la colonisation, pas même le bénéfice que donnent les voyageurs sur un grand chemin ordinaire.

Une autre raison qui retardera la colonisation auprès de la voie ferrée dans l'intérieur du Nouveau-Brunswick, c'est que dans cette province il n'y a pas, dans les parties même les plus habitées, un surcroît de population qui ait besoin d'un débouché ailleurs. La plus grande partie des jeunes gens, ainsi qu'un très grand nombre de personnes plus avancées en âge, ayant passé leur vie dans les

chantiers, n'ont pas de goût ni d'aptitude pour l'agriculture. La pêche retenant une autre partie de la population près des bords de la mer, produit chez elle la même indifférence pour le travail des champs. Les familles mêmes qui s'établissent dans l'intérieur du pays, pour être plus près de quelques-uns de leurs membres qui travaillent dans les chantiers et leur fournissent les moyens de subsistance, restent généralement tellement endettées envers les spéculateurs, que les terres qu'elles commencent à coloniser deviennent en peu de temps la propriété de ces spéculateurs, qui accaparent ainsi une forte partie du sol amélioré.

La raison et l'expérience se réunissent donc pour nous prouver que l'exploitation forestière sur laquelle on se fonde pour espérer une prompte colonisation le long de la voie ferrée centrale est exactement ce qui contribue le plus à retarder cette colonisation, dans un pays comme le Nouveau-Brunswick, où, la population est très faible et les chantiers enlèvent les bras les plus capables.

Le nombre des émigrés qui se sont établis en Canada en 1865 s'élève à environ 10,000, tandis que 500 se sont établis dans le Nouveau-Brunswick. Mais *peut-être*, l'émigration étrangère se portera-t-elle à l'avenir plus qu'aujourd'hui vers cette province. Si toutefois le goût lui prenait un bon jour, cette émigration aura des moyens pécuniaires ou n'en aura pas. Si elle a des moyens, n'est-il pas probable qu'elle préférera se fixer aussi près que possible des marchés et des centres d'affaires, en achetant des terres en culture qui se vendent à très bas prix dans le Nouveau-Brunswick ? Si au contraire elle est trop pauvre pour acheter des terres améliorées, et qu'elle soit forcée de pénétrer le long du chemin de fer dans l'intérieur des forêts, elle devra commencer par se livrer à l'exploitation des bois pour subvenir à ses besoins, et une fois livrée à cette industrie n'aura-t-elle pas le sort de tous les travailleurs dans les chantiers, c'est-à-dire, la pauvreté et l'abandon de la culture.

Donc la *route centrale* ne serait utile en aucune manière au développement du trafic local et de la colonisation en Canada.

Tous les avantages quels qu'ils soient, sous ce rapport, sont pour le petit nombre ou elle enrichira probablement quelques spéculateurs.

Mais cette route sera, pendant la vie de la génération actuelle, un chemin dans le désert.

VI.

TRACÉ DU NORD OU DU MAJOR ROBINSON.

*Les avantages pour la colonisation et le trafic local du
Canada et du Nouveau-Brunswick.*

Ce tracé parcourt environ 166 milles sur le territoire canadien et 283 sur celui du Nouveau-Brunswick. L'avantage sous ce rapport est encore ici pour le Nouveau-Brunswick, quoique la part du Canada soit aussi grande que possible.

Pendant une distance d'environ 80 milles, entre la rivière du Loup et celle de Métis, cette route traversera une partie des riches et fertiles comtés de Témiscouata et de Rimouski, et pourra desservir, en tant que cela sera nécessaire, l'industrie forestière, qui se fait encore dans ces comtés sur une assez grande échelle, sans nuire en rien, comme dans le Nouveau-Brunswick, à l'industrie agricole. Cette partie du chemin desservira le trafic d'importation et d'exportation d'une population de plus de 60,000, qui prend tous les jours des développements considérables. Le chef lieu Rimouski, a toutes les allures d'une petite ville ; il s'y trouve un Evêché, un collège classique, de nombreuses écoles, un palais de Justice, des moulins à scie, des moulins à farine, à carder etc., des hôtels commodes, on va y publier immédiatement un ou deux journaux, et au moment que ces lignes rencontreront l'œil du lecteur, ils seront probablement en circulation.

La population de cette partie de la province, laissant d'autres localités trop peuplées, et attirée seulement par la fertilité du sol,

a presque doublé depuis quelques années, malgré toutes les difficultés que lui oppose le manque de moyens avantageux pour le transport de ses produits. Du moment qu'il sera décidé que le chemin de fer prendra cette voie, une bien plus forte émigration, laissant d'autres parties populeuses de la province, refluera vers cette partie du Canada où déjà toutes les terres sont prises et colonisées aussi vite que le gouvernement peut faire ouvrir des chemins de colonisation.

De la rivière Métis, le chemin traverse par une coulée facile la hauteur des terres, et suit, jusqu'à la Ristigouche, la vallée du lac et de la rivière Métapédiac, dans laquelle le gouvernement vient de faire construire un des plus beaux chemins de la province, on peut lire avec profit sur ce point l'appendix B. du Rapport de M. Fleming, page 80, 1865.

Le sol dans cette vallée et la région avoisinante, quoique montagneux et irrégulier en bien des endroits, est encore plus fertile que sur les bords du St. Laurent et jouit d'un climat qui ne le cède en rien à celui du reste de la province. Il y a des cultivateurs établis auprès de la rivière Métapédiac qui depuis plusieurs années envoient leurs animaux à la pâture dans les champs entre le 15 et le 20 d'avril de chaque année. La neige s'y accumule si peu que depuis trois ans un seul cheval sur la voiture de la malle suffit pour la conduire presque sans aucun retard pour une distance d'environ 90 milles. Le chemin est à peine terminé et déjà le gouvernement est obligé d'y faire arpenter partout les terres, car la colonisation s'y porte très rapidement malgré tous les désavantages d'une longue distance à parcourir pour les affaires commerciales. A l'exception de quelques parties trop montagneuses, presque tout le sol est propre à la culture des céréales et légumes ou au pacage des animaux.

Cette ligne qui traverse une partie du comté de Bonaventure est la seule qui puisse desservir le trafic de toute la population qui habite et habitera le vaste territoire qui comprend les districts de Rimouski, Gaspé et Bonaventure dont la superficie égale la moitié de celle du Bas-Canada ainsi que les pêcheries de la baie

des Chaleurs, du bas St.-Laurent et du golfe. C'est aussi la seule qui pourra desservir toute la population de la partie nord du Nouveau-Brunswick qui comprend six grands comtés, savoir : Ristigouche, Gloucester, Northumberland, Kent, Westmoreland et Albert, et ces populations dépassent maintenant cent mille âmes. M. Fleming avoue que cette ligne est *la plus avantageuse pour le commerce local, après une des lignes de la frontière.*

VII.

PECHERIES.

Les eaux du golfe St. Laurent, du bas du fleuve et de la Baie-des-Chaleurs fournissent de poisson, de la meilleure qualité, les marchés de l'Europe et de l'Amérique. C'est le saumon, le maquereau, le flétan, la morue, le hareng, le gaspareau, l'alose, la sardine, la truite de mer et l'anguille.

Personne n'ignore la qualité si supérieure de ces poissons qui vivent dans les eaux salées et froides de l'océan, comparée à celle des poissons fades à chair molle et sans goût des lacs et des rivières de l'intérieur. Or tandis que tous nos excellents poissons ne peuvent parvenir sur les marchés étrangers et ceux du Canada, qu'après avoir perdu par le sel la saveur délicieuse qu'ils possèdent au sortir des eaux de la mer, la construction du chemin de fer par le tracé de la Baie-des-Chaleurs, établirait un nouveau genre de trafic d'une vaste importance, le poisson de la mer pourrait être transporté frais avec un peu de glace, sur tous les marchés du Canada et de l'Ouest des Etats-Unis, pas une seule station de chemin de fer, sur un parcours de plus de 1600 milles dans toutes les directions sur cette partie du continent, qui n'aurait son dépôt alimenté journellement par les plus délicieux poissons frais qui existent au monde, et ces poissons pourraient être vendus à des prix très-modérés, tout en laissant aux commerçants engagés dans ce trafic une grande source de

richesses. En retour du poisson, les producteurs de l'intérieur fourniraient la fleur, la viande, le beurre, et tous les produits de leur industrie, le commerce donnerait en même temps une source immense de revenus pour la voie ferrée, car il ne serait limité dans son étendue, que par la quantité de poisson, que la mer, autour des côtes pourrait fournir. Le marché du poisson frais n'aurait pas à servir pour le présent une population de pas moins de 4,000,000 d'âmes qui consommerait dix fois autant de ce bon poisson frais à très bas prix, qu'elle consomme de poisson salé et très cher et souvent mal conditionné. Pas moins de 200 stations du chemin de fer ouvriraient autant de marchés qui demanderaient à être alimentés tous les jours.

Le commerce des bois d'exportation que pourrait créer la construction de la voie ferrée dans l'intérieur des forêts du Nouveau-Brunswick qui sont presque déjà épuisés dans cette direction par l'exploitation qui s'en est fait depuis l'établissement du pays, ne peut être que très limité et de courte durée, mais celui du poisson frais ne se terminera que lorsqu'il n'y en aura plus dans l'océan et la demande en augmentera avec le chiffre de la population du pays. Les huîtres et même les homards dont l'abondance est si grande autour des côtes de la Baie-des-Chaleurs, ne fourniront-ils pas aussi pour les tables des riches un aliment rare et recherché et un trafic important pour la voie ferrée ?

L'exploitation des produits de la mer, qui sont des aliments abondants tirés du sein de l'océan, est profitable à toute la nation, car chaque individu est consommateur ; le nombre des exploitateurs qui comprend des milliers d'hommes peut être illimité, et leur bénéfice dépend, en grande partie, de leur énergie et de leur industrie.

Mais l'exploitation des produits forestiers, qui est une destruction de richesses existantes, est accaparée par un petit nombre de spéculateurs, qui n'emploient que des hommes dont le salaire est limité à leur volonté, et malheureusement ces spéculateurs, ayant à leur disposition des capitaux accumulés entre leurs mains aux dépens de la population laborieuse exercent par le moyen de

ces capitaux une influence indue dans la décision des questions les plus graves de notre économie politique.

Ce sont aujourd'hui ces spéculateurs qui travaillent le plus activement à accaparer le sol dans l'intérieur des forêts du Nouveau-Brunswick et à forcer le gouvernement à sacrifier les intérêts militaires, industriels et commerciaux du pays, à leur convoitise, en envoyant dans ces forêts le grand chemin de fer national, d'où dépend l'avenir des Provinces de l'Amérique Britannique.

VIII.

Comparaison entre les avantages que la route centrale du chemin de fer intercolonial et celle du nord pourront offrir au transport de long parcours, ou celui qui a lieu entre toutes les provinces à l'ouest du Nouveau-Brunswick et les ports de l'Atlantique.

M. Fleming démontre l'effet que la construction du chemin de fer intercolonial exercera sur les transports dont il s'agit ici.

Mais il faut faire une importante distinction entre le transport des objets de commerce et celui des voyageurs.

Le prix du transport des marchandises dépend en grande partie de la *longueur du parcours*.

Or Québec et Montréal sont les principaux ports pour l'embarquement des produits canadiens et le débarquement des importations qui doivent prendre la voie de l'Atlantique pendant la saison de la navigation du St.-Laurent. Lorsque ces ports sont fermés, New-York se trouvant de 373 milles plus proche de Toronto que St.-Jean du Nouveau-Brunswick peut le devenir par le tracé central, enlèvera nécessairement le commerce de la partie centrale et l'ouest du Haut-Canada, tandis que le commerce de Montréal et de ses environs prendra la voie de Portland qui est à 282 milles plus proche que celui de St.-Jean. Québec même est à environ 150 milles plus proche de Portland que de St.-Jean. Et du moment que nous aurons une voie ouverte en hiver sur notre

territoire, les Etats-Unis seront très-empressés d'ouvrir à notre commerce un libre passage par leurs ports de mer et leurs voies ferrées.

Il est donc évident que la construction du chemin de fer intercolonial, par la route centrale, n'affectera que peu le trafic de long parcours, et sous ce point de vue ne bénéficiera que peu ces provinces.

Voici l'opinion de M. Fleming qui résume en peu de mots ses calculs sur ce sujet :

“ Vû le grand nombre de causes qui affectent le transport direct des marchandises, il est impossible d'en évaluer la valeur avec certitude ; mais alors même que la construction du chemin de fer intercolonial n'aurait que l'effet de rendre le commerce canadien indépendant des ports de mer américains, et d'empêcher par là les Etats-Unis de lui imposer des restrictions et des barrières, cette considération seule serait suffisante pour nous convaincre de son importance vitale pour le commerce canadien. Il n'est pas probable que les Américains se permettront d'entraver longtemps le transport du fret canadien, du moment qu'ils s'apercevront que cette conduite le leur enlève ; et c'est à ce point de vue que l'on peut regarder le chemin de fer projeté, surtout pour la partie de la population du Canada située à l'ouest de Montréal, *comme ayant d'autant plus de valeur pour elle qu'il sera moins employé au transport des produits vers les ports de mer.*”

Mais il y a un autre transport auquel sont intéressés les habitants de ces provinces et du vaste territoire de l'ouest situé des deux côtés de la frontière ; c'est *le transport direct des voyageurs.*

Les considérations dont M. Fleming accompagne cette partie de son rapport sont si importantes qu'on en peut mieux faire que d'en citer les parties les plus saillantes .

“ Le port d'Halifax, par suite de son étendue et de sa facilité d'accès en toute saison de l'année, est, de l'aveu de tous, le terminus naturel du chemin de fer intercolonial. C'est à ce port, croit-on, que viendront s'embarquer les voyageurs pour l'Europe, de préférence à tout autre.

“ Halifax se trouve de 550 milles plus près de Liverpool que New-York, de 357 plus près que Boston, de 373 plus près que Québec et de 316 plus près que Portland ; il n’y a pas à douter que pour un grand nombre de voyageurs, ce ne sera pas une petite considération que de raccourcir la traversée de cette distance du moment qu’ils pourront le faire en se rendant facilement à Halifax. Or la construction du chemin de fer intercolonial rendra la chose aisée pour les voyageurs venant au Canada. Au lieu de Québec ou de Portland, ce sera probablement de Halifax que partiront alors les malles. On ne doit pas s’attendre à ce que les voyageurs de New-York fassent le tour par Montréal et la Rivière-du-Loup pour se rendre à Halifax et épargner 550 milles de traversée, mais telle est l’importance d’une courte traversée pour les Américains qu’ils ne tarderont pas à établir un chemin de fer par la voie la plus courte pour se rendre à Halifax, surtout lorsque la construction du chemin de fer intercolonial reliera St.-Jean à Halifax per Moncton et qu’il ne leur restera plus qu’à compléter la ligne de Bangor à St.-Jean. On sait que Bangor est le terminus le plus oriental, à l’heure qu’il est, du réseau des voies ferrées américaines. Cette distance de Bangor à St. Jean est en partie explorée et est évalué à 200 milles ; l’Etat du Maine et le Nouveau-Brunswick attachent une très-grande importance à la construction de cette ligne ; déjà les autorités des deux pays ont voté un crédit à cet effet, et je suis convaincu, par les moyens dont on s’y prend, que le chemin de fer sera fini en même temps, sinon avant celui de la Rivière-du-Loup à Halifax.....

“ La route de Bangor croiserait celle du Grand Tronc à la station de Danville, à 28 milles de Portland, et formerait un réseau non interrompu de voies ferrées, s’étendant de Halifax à Montréal et à toutes les parties du Canada. La distance entre Halifax et Montréal par cette ligne sera, croit-on, de 846 milles, tandis que les tracés de la frontière et du centre qui sont les plus courts entre le Canada et la baie ds Fundy, ont 871 milles de long. Il est évident dès lors que le transport des voyageurs par ces lignes (celles du Canada) sera exposé à une concurrence formidable, *sinon réduit à peu de chose*, du moment que ce chemin de fer américain sera construit.

“ Personne en présence de tels faits, ne peut se cacher que le chemin de fer intercolonial (c'est-à-dire la route centrale et celle du sud) rencontrera un puissant rival dans celui de Bangor, pour le transport des voyageurs d'Europe, par voie d'Halifax ; mais le racé de la Baie-des-Chaleurs présente des avantages pour obvier à cet inconvénient qu'il est bon de ne pas perdre de vue.”

IX.

PORTS D'HIVER DANS LE GOLFE ET LE FLEUVE ST. LAURENT

M. Fleming fait observer que la route de la Baie-des-Chaleurs touche à plusieurs bons hâvres, et peut, au moyen d'un embranchement, être mis en rapport avec le hâvre de Shippigan, magnifique port de mer, situé sur une pointe à l'extrémité est de la Baie-des-Chaleurs *aussi rapproché de l'Europe que Halifax même*, et que ce port fournirait un excellent moyen de mettre en relation de transport de fret le chemin de fer intercolonial et les vapeurs transatlantiques, et on ferait éviter par là à notre chemin de fer la concurrence de celui de Bangor.

Le tableau ci-dessous démontre combien, par la route de la Baie-des-Chaleurs, Shippigan est plus proche des endroits y mentionnés que ne l'est Halifax, savoir :

	Milles.
De Québec (par le chemin de fer intercolonial).....	266
De Québec (par la route des Etats Unis).....	446
De Montréal (et tous les endroits situés à l'ouest sur la ligne du Grand Tronc, par le chemin de fer intercolonial).....	266
De Montréal (par la route des Etats-Unis).....	271
De Toronto “ “	394
De Buffalo “ “	198
Du Détroit “ “	435
Du Détroit (par les Etats-Unis et le chemin de fer Great Western).....	309
De Chicago (par les Etats-Unis).....	330
D'Albany “ “	95
De New-York “ “	16 et 33

Shippigan est de 33 milles plus près de St. Jean, Nouveau-Brunswick, Portland, Boston, New-York et de tous les points de l'ouest par la ligne intercoloniale jusqu'à Apohaqui qu'Halifax ne l'est par le tracé le plus court de ceux qui sont projetés aujourd'hui.

Puisque Shippigan n'est pas plus éloigné de Liverpool que ne l'est Halifax, l'adoption de la route de la Baie-des-Chaleurs, et et du havre de Shippigan pour 6 ou 7 mois de l'année raccourcirait le trajet entre tous les lieux ci-haut indiqués et Liverpool des distances mentionnées au tableau ci-dessus. Or de quelle immense avantage cette route ne serait-elle pas pour tous les voyageurs d'une grande partie de l'Amérique du Nord et pour le transport des malles ! Tout danger d'une concurrence pour le chemin de fer intercolonial provenant du chemin de fer de Bangor, disparaîtrait, et ce dernier deviendrait une source d'alimentation pour le fret de notre voie ferrée.

“ *Le tracé de la baie des Chaleurs*, dit M. Fleming, assurerait “ le transport le plus considérable de voyageurs européens, de “ malles et d'articles d'express, et ne le céderait qu'à une ligne de “ frontière pour le transport du fret local.” (1)

Mais il offrirait un autre avantage dont il n'est pas question dans le rapport de M. Fleming, c'est celui d'être en communication avec un port d'hiver dans le bas du St. Laurent, objet qui intéresse vivement le commerce du Canada et sa défense militaire.

Il est prouvé aujourd'hui de la manière la plus certaine qu'il est possible et facile de former à la Pointe aux Pères, à Rimouki ou au vieux port du Bic, un havre d'hiver, constamment ouvert aux vaisseaux à vapeur construits à cet effet depuis le commencement de mars jusqu'à la fin de décembre (dix mois), et peut-être tout l'hiver.

(1) <i>Distance de Montréal.</i> —A partir d'Halifax, par Bangor et Danville, route des Etats Unis.....	846 milles.
A partir de Shippigan, par la ligne Intercoloniale du Major Robinson	575 milles.
Différence en faveur de la ligne Robinson.....	271 “

Les mois de janvier et février offriront le plus d'obstacles à la navigation du golfe et du bas du fleuve St.-Laurent, mais l'expérience prouvera peut-être que ces obstacles mêmes peuvent être vaincus sans un miracle aussi grand que celui qu'a opéré l'*Artic* en traversant Québec et Lévi, au milieu de nos plus rigoureux hivers canadiens, à travers des monceaux de glaces flottantes, entraînés par la force du courant dont la rapidité devant Québec est si bien connue. N'avons nous pas la preuve que lors de l'affaire du TRENT le steamer *Persia* est venu durant l'hiver le 26 décembre 1861, débarquer, sans accidents, des troupes de Sa Majesté au port du Bic !

L'adoption du tracé du nord ou de la Baie-des-Chaleurs, avec un port d'hiver à la Pointe aux Pères ou au Bic, rendrait notre commerce indépendant des Etats-Unis, quelles que fussent nos relations avec nos voisins. Notre voie ferrée communiquant presque toute l'année avec les vapeurs océaniques, à soixante lieues de Québec, offrirait une concurrence, qui lui serait très avantageuse, aux voies ferrées américaines et leurs ports sur l'Atlantique.

Une autre considération qui intéresse essentiellement les actionnaires de la compagnie du chemin de fer intercolonial, les voyageurs, tous ceux qui se serviront de la voie ferrée pour le trafic local ou celui de long parcours, tous ceux également qui sont intéressés au transport des malles, c'est que la route à suivre n'exposera pas les chars à des retards considérables à l'occasion des chutes de neige, et ne compromettra pas la sûreté des voyageurs.

Or, il est parfaitement reconnu de tous ceux qui parcourent les forêts pour la chasse ou l'exploitation des bois, qu'il tombe beaucoup plus de neige à l'intérieur des forêts du Nouveau-Brunswick et du Bas-Canada qu'auprès de la mer, et que cette neige demeure bien plus longtemps sur le sol, car très souvent à la fin de mai il en reste encore. Combien de fois les hommes qui *font chantier* vers le haut des rivières y trouvent 4 ou 5 et jusqu'à 6 pieds de neige, tandis qu'auprès de la mer vers le bas du fleuve et du golfe, il y en a à peine 18 pouces ou 2 pieds. Entre la rivière du Loup et St. Thomas, les chars sont moins retardés

qu'entre St. Thomas et Québec. La même différence se fait apercevoir à mesure que l'on descend plus bas que la rivière-du Loup. Ceci est probablement dû à l'humidité de l'air causée par le voisinage de la mer et du fleuve St. Laurent, qui a déjà trente mille de largeur à la Pointe-aux-Pères.

Dans la vallée de la Métapédiac, il ne tombe aussi que très peu de neige, et à une longue distance la terre y est ordinairement découverte tous les ans vers le milieu d'avril; les vents, suivant presque toujours le cours de cette vallée, n'y font pas d'amas. Sans presque aucun travail d'entretien, le chemin y est toujours ouvert pour les voitures d'hiver. On peut dire, avec la certitude que donne la connaissance parfaite du pays, que dans les hivers ordinaires, jamais les chars n'éprouveront d'arrêt ou de retard considérable par la neige sur une voie bien construite dans cette vallée.

Par la route centrale, non seulement les chars seront bien plus exposés à des retards considérables et fréquents, par des chutes de neige, mais la sûreté des voyageurs y sera infiniment plus compromise, car le grand nombre de ponts et de passages difficiles de cette route augmenteront les dangers de cette voie; question d'autant plus grave que ces accidents peuvent arriver le plus souvent au milieu des forêts, là où il n'y aura ni habitations ni personne pour offrir du secours.

X.

COUT COMPARÉ.

Suivant l'évaluation de M. Fleming la moyenne du coût par mille du tracé central en y comprenant la construction et l'équipement de la ligne s'élève à environ \$46.000 piastres; et il pense, d'après sa connaissance personnelle des lieux, que plusieurs des tracés de la ligne centrale pourront même coûter au delà de cette somme.

Mais la ligne de la Baie-des-Chaleurs, en prenant pour base de calcul, la section de la vallée de la Métapédiac, qui était considérée par le Major Robinson et le Capitaine Henderson, comme

la partie la plus dispendieuse ne devra coûter, suivant M. Fleming, que \$39.786 piastres par mille.

Si l'on considère à présent que la partie à construire de la route la plus longue de la Baie-des-Chaleurs n'est que de 41 mille de plus que la partie à construire de la route centrale No. 7, et que la route de la Baie-des-Chaleurs doit coûter au moins six milles piastres de moins par mille que la route centrale, on trouvera que la route de la Baie-des-Chaleurs, malgré ces 41 milles de plus à construire, coûtera en somme environ un million de piastres de moins à construire que la route centrale.

Mais comme la largeur des tranchées, surtout sur un terrain irrégulier, forme un très fort item, du coût de la construction d'un chemin de fer, et que M. Fleming a porté la largeur du lit des tranchées uniformément à trente pieds sur toutes les lignes, et qu'il paraît observer que cette largeur peut varier suivant la quantité de neige qui tombe à chaque endroit, la largeur et conséquemment le coût de ces tranchées peut être considérablement moindre par la route de la Baie-des-Chaleurs et de la vallée de la Métapédiac, que par la route centrale, dans l'intérieur des forêts, sur la hauteur des terres, où il tombe une bien plus grande quantité de neige que dans la région parcourue par le tracé du Major Robinson ; ce qui augmentera encore la différence du coût en faveur de cette dernière ligne.

Il est étonnant que M. Fleming ne rentre pas en ligne de compte, dans son évaluation du coût des deux voies ferrées, les chemins existant dans la vallée de la Métapédiac et presque partout à une assez courte distance de la route du nord, et qui doivent tant faciliter les transports des hommes, des provisions et des matériaux pour la construction du chemin par cette voie, tandis qu'il n'existe aucun moyen de communication, ni pour les hommes, chevaux, provisions, ou matériaux d'aucune espèce, pour plusieurs cents milles le long de la ligne centrale.

Si la ligne centrale est adoptée, il faudrait conclure que les intérêts du Canada sont sacrifiés ; ce serait le sacrifice de sa protection militaire, du développement de son commerce, de sa colonisation, de son industrie. Contrairement aux avantages de toute

la confédération, une partie du Nouveau-Brunswick, réussirait-il à faire adopter la ligne qui passera par Frédéricton et St. Jean ? Or, la distance de la Rivière-du-Loup à Halifax par cette route est de 592 milles, tandis que la route la plus courte de la Baie-des-Chaleurs n'est que de 547 milles, et la route la plus longue n'est que de 616.

Sur la ligne centrale, il se trouve beaucoup de rampes très-difficiles et plus longues que sur aucune des autres voies ferrées de l'Amérique, il sera indispensable par conséquent d'avoir en divers endroits, pour vaincre cette plus forte traction des locomotives d'une bien plus grande puissance, et qui occasionneront une plus forte usure de la voie ferrée. En même temps la vitesse ordinaire des convois pesants sera bien moindre, par suite des pentes défavorables de cette route, que par le chemin plus uni de la Baie-des-Chaleurs. La hauteur des terres au-dessus du niveau de la mer est de 1500 pieds sur la ligne centrale, tandis qu'elle n'est que de 750 pieds sur la ligne du Major Robinson.

En 1849, Charles P. Treadwell, écrivait dans un journal anglais, en parlant du chemin de fer intercolonial.

“ L'idée de construire un chemin de fer en ligne directe d'un point à l'autre, parce que cette ligne est la plus courte, est une idée erronée.

“ Le premier point à considérer, doit être le montant du trafic que ce chemin peut desservir.

“ Le second, dans quelle direction se trouveront les rampes les plus douces, et le terrain le plus uni et le plus ferme. La route qui peut combiner ces avantages, est la route préférable.

“ Le coût du nivelage des côtes doit d'abord être évité dans la construction d'un chemin de fer, car de fortes montées et de fortes descentes causeront pour toujours des délais et des détentions des trains. ”

Si l'on ajoute à ces désavantages, le nombre considérable de ponts de grande dimension dont la longueur entre la Rivière-du-Loup et la station de Apohaqui, dans le Nouveau-Brunswick, n'est pas moindre que dix milles, et dont plusieurs varient de 140 à 150 pieds d'élévation au-dessus de la surface de l'eau ;—

et qui sont généralement la cause des plus graves accidents sur les voies ferrées; accidents qui assujétissent les compagnies à d'immenses dommages. Si on ajoute le nombre considérable de charrues à neige qu'il faudra sur la voie centrale, le nombre considérable d'employés qu'il faudra établir au milieu de la forêt tout le long de cette voie pour l'entretenir, il devient évident que les frais du roulage seront tellement élevés que chaque année, il faudra de nouvelles subventions pour combler les déficits.

Le chemin de fer par cette voie, ne desservant donc aucun trafic local, et en participant que pour une part extrêmement minime, dans le trafic de long parcours, qui prendra incontestablement pour gagner l'océan, la voie la plus courte des chemins de fer américains, au lieu d'être une source de revenus pour le Canada, épuisera sans cesse le trésor public, qu'il faudra remplir au moyen de taxes sur le peuple, car aucune compagnie ne pourra le faire fonctionner profitablement. En effet, de deux choses l'une, il faudra soit réduire excessivement le prix du fret sur la voie centrale pour entrer le moins possible en concurrence avec les voies américaines, et dès lors nonseulement il ne donnera aucun profit, pour rencontrer l'intérêt du coût de sa construction, mais les dépenses de roulage excéderont de beaucoup les revenus, ou il faudra élever les prix pour couvrir les dépenses, mais tout le commerce prendra de suite d'autres voies.

Le chemin de fer par la voie centrale, ne sera donc nullement profitable au Haut ni au Bas-Canada, commercialement parlant, si ce n'est, comme le pense M. Fleming, que pour forcer les Etats-Unis à nous ouvrir un passage facile sur leur territoire.

Ces considérations mènent naturellement à la conclusion que le chemin de fer, fut-il plus long entre Québec et Halifax, par la voie nord, le commerce serait encore intéressé à favoriser l'adoption de cette voie.

En effet par le tracé du nord, le coût de la construction et du roulage sera moins élevé, les revenus provenant du trafic qui naît de l'exploitation agricole, forestière et des pêcheries seront considérables et les chars pourront parcourir avec plus de vitesse, plus de facilité et moins d'accidents, ainsi il est évident que les

prix du fret pourront être bien plus réduits sur la route du Major Robinson que sur celle qui ne traverserait que des solitudes incultes.

M. Sanford Fleming ayant été chargé, par le gouvernement canadien, d'une exploration préliminaire de différentes routes pour le chemin de fer intercolonial, a compris toute l'importance qu'il y a pour ces colonies d'établir entre elles et la métropole la communication la plus prompte du continent d'Europe à celui d'Amérique, et de faire servir le chemin de fer intercolonial à la réalisation de ce vaste projet qui intéresse, non seulement les voyageurs et le commerce des deux hémisphères, mais même leurs relations politiques et militaires.

Il propose de réaliser ce projet au moyen d'une ligne de vapeurs qui traverseraient l'Océan en cent heures entre l'Irlande et Terre-Neuve, d'une voie ferrée à travers Terre-Neuve, d'une autre ligne de vapeurs dans le golfe entre Terre-Neuve et Shippigan, et de là les voyageurs et les mailles pénétreraient dans l'intérieur du continent par le tracé de la baie des Chaleurs, et sur le littoral de l'Atlantique, par celui de St-Jean et de Bangor.

Le temps nécessaire pour ce trajet entre

Londres et Québec serait de 6 jours 10 heures				
"	Montréal	6	"	16 "
"	Toronto	7	"	2 "
"	Buffalo	7	"	6 "
"	Détroit	7	"	8 "
"	Chicago	7	"	20 "
"	Albany	7	"	
"	New-York	7	"	7 "
"	Boston	6	"	19 "
"	Portland	6	"	15 "
"	Nouvelle Orléans	9	"	

De manière que les malles d'Angleterre pourraient arriver dans le Golfe du Mexique en *neuf jours*, c'est-à-dire en moins de temps qu'il soit possible de les transporter aujourd'hui par les vaisseaux à vapeur entre Liverpool et New York. De plus, les voyageurs éviteraient par cette route presque tous les dangers auxquels ils

sont exposées sur l'Océan, car presque tous les naufrages n'ont lieu que le long des côtes de l'Amérique entre Terre-Neuve et New-York.

La politique anglaise, tant en Angleterre que sur ce continent, doit être éminemment intéressé à hâter la réalisation de ce projet, tandis que la politique *américaine* travaillera par tous les moyens possibles à la retarder, sans probablement oser avouer son intention secrète.

Dans le choix entre la *route centrale* et celle du *major Robinson* ou de la *baie des Chaleurs*, il y a non seulement des questions d'intérêt local, mais deux grandes questions nationales, deux grandes questions d'avenir pour l'Amérique britannique.

La *route centrale* mène directement à l'annexion forcée aux Etats-Unis.

La *route du Nord* conserve autant que possible notre union avec l'Angleterre, on assure notre indépendance nationale dans un temps plus ou moins éloigné.

La *route centrale*, en temps de guerre, expose d'abord le sud du Nouveau-Brunswick à la première attaque de la part des Américains, qui ne tarderont pas à s'emparer de l'unique voie ferrée qui puisse nous mettre en rapport avec les provinces inférieures et l'Angleterre, et livre le Canada à la merci du Nouveau-Brunswick vaincu et des puissantes armées américaines que notre isolement mettra à même de nous assaillir de tous côtés à la fois.

La *route du Nord* nous protège autant qu'il nous soit possible d'être protégés par une voie ferrée, et nous met en communication prompte et continuelle avec l'Angleterre.

La *route centrale* ne desservira aucun trafic local dans le Canada, ni presqu'aucun trafic existant dans le Nouveau-Brunswick, excepté celui de St. Jean avec les Etats-Unis; et ne tendra par aucun moyen à accroître notre population et notre industrie et notre puissance. Elle isolera une grande partie de la population du Bas-Canada, qui, par là, privée pour toujours de toute voie ferrée, ne pourra jamais entrer en concurrence pour ses produits et son industrie, avec les autres provinces, non plus qu'avec les autres

parties de cette province qui possèdent aujourd'hui des moyens faciles de communication en toutes saisons.

La *route du Nord* rendra justice à la partie inférieure du Bas-Canada, et y donnera un puissant élan au progrès de sa colonisation, de son commerce, de son agriculture et de son industrie, et rendra un service égal à la partie nord-est du Nouveau-Brunswick, qui, de fait comprend les plus beaux ports, les meilleures terres et les plus puissants pouvoirs d'eau.

La *route centrale* favorisera la ville de St. Jean aux dépens d'Halifax et de toute la confédération, elle tend à faire de St. Jean le terminus du chemin de fer au lieu de Halifax, qui est le vrai port de sûreté au point de vue des intérêts britanniques, et le meilleur entrepôt commercial pour notre commerce durant l'hiver avec les Indes Occidentales et les autres parties du monde.

A part tant de considérations majeures à l'avantage du tracé du Major Robinson n'en serait-ce pas une également pressante pour la Législature que le devoir de procurer à cette population laborieuse et déjà considérable du littoral du Golfe, quelques-uns des bénéfices de cette voie, la seule qui puisse jamais lui être utile ? Est-ce que le peuple d'aujourd'hui, qui dans cette région, paie, comme on la paie ailleurs, sa part congrue de l'impôt, ne jouira point en retour de ces communications qu'un besoin national oblige de concéder à la généralité des contributeurs de l'impôt ? Consultons un peu la topographie de ce territoire du bas St.-Laurent, et nous pourrions nous convaincre que, loin de profiter en aucune façon d'un chemin de fer central, le colon qui habite ce grand territoire vivra dans l'isolement du bien-être et du progrès général, et qu'une infériorité perpétuelle en fait de richesse et d'industrie effective devra lui échoir en partage. Nous verrons alors ce qu'on ne voit dans aucune autre partie du monde civilisé : des milliers d'habitants condamnés à l'inertie, à une sorte de paupérisme inévitable qui en sera la conséquence ; des milliers de contribuables à qui les taxes seront un double fardeau, puisqu'étant moins que jamais en état de les payer, il leur faudra renoncer à toute participation aux avantages d'une grande entreprise dont le coût n'aura été pour eux qu'une charge onéreuse sans compensation quelconque.

