

le Canada, puisse envoyer—ainsi que les districts ruraux qui l'avoient et en dépendent—le surplus de sa population : si on ne lui ouvre pas ce pays, ses habitants—surtout ceux des comtés du Sud—émigreront comme ils l'ont déjà en assez grand nombre, vers les Etats Unis. Ils ne demandent qu'à s'établir sur ces nouvelles terres, mais ils ne peuvent y songer aujourd'hui, car ils manquent des voies de communication nécessaires pour le transport des voyageurs, des vivres et des produits de la ferme. Il faut s'enfoncer dans la forêt à plus de trente lieues de St Jérôme et c'est trop demander au courage de l'habitant des vieilles paroisses.

Ainsi ce chemin n'est pas seulement le chemin des cantons du Nord, mais c'est encore le chemin de la région de Montréal qui représente plus que la moitié de la population de cette Province et près des deux tiers de ses revenus.

30. Ce chemin par la grandeur de ses proportions et de ses avantages—car il ferait établir des milliers et des milliers d'habitants sur les rives du Nord—est nécessaire pour protéger et fortifier la grande voie de navigation du St-Laurent, qui est, pour la province, la voie nationale du commerce et le débouché naturel des Provinces occidentales du Canada. Or cette voie sera toujours menacée par la compétition du Sud ou les Etats Unis, qui cherchera à entrainer de son côté le trafic de l'Ouest : mais plus elle sera abondamment alimentée, plus elle absorbera le trafic de l'Ouest, et plus elle sera puissante pour lutter contre ses rivales du Sud. Et qui profitera de cette force, de cette puissance de la voie du St Laurent ? Montréal, Trois Rivières, Québec, Lévis, c. a. d. toute la province en général. Et les cantons du Nord ne se développeront ils pas *uniquement* au bénéfice de la voie du St Laurent ? Peut il en être autrement, grâce à la position topographique qu'ils occupent dans notre Province ? Non assurément. En est-il de même du commerce, de l'industrie, de l'agriculture du Sud, qui se sentent tout aussi bien attirés du côté des Etats Unis que du côté du St-Laurent.

Ainsi pour les cantons du Nord eux-mêmes et les comtés environnants, pour Montréal, pour la Province tout entière, la construction de ce chemin de fer est une nécessité.

Mais on va nous faire bien des objections dont les suivantes sont les seules sérieuses.

“La province n'a pas les moyens d'accorder les subsides demandés, ses finances sont épuisées.”

Il est bon de voir tout d'abord ce que demanderait la Compagnie.

Pour la première section elle demanderait en argent \$250,000

Il faut remarquer qu'elle a déjà 109,500

C. a. d. \$400,000 pour 18 milles : \$72,000

Et \$2500 pour 15 “ 37,500

Ce qui laisse une balance demandée de \$140,500.

Cette somme se trouvera presque remboursée par la vente en plus grand nombre et à plus haut prix des terres de la Couronne, ainsi que nous le prouverons plus bas. Ensuite le gouvernement pourrait peut-être en venir à une entente avec la compagnie par laquelle cette dernière lui paierait une certaine redevance par chaque corde de bois, que ses chars rendraient à St Jérôme.