

## MONSEIGNEUR BOURGET

Sa Grandeur a éprouvé, cette semaine, un grand soulagement à ses souffrances, et un mieux sensible s'est manifesté dans sa santé. Tellement qu'aujourd'hui, l'on espère le voir se rétablir, du moins autant que son âge et les infirmités qui en dépendent peuvent le permettre.

## HISTORIQUE DU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

## I

La construction du chemin de fer intercolonial est maintenant passée dans le domaine des faits accomplis ; les voyageurs, désireux de connaître les provinces maritimes, peuvent faire le trajet de Québec à Halifax en vingt-deux heures et demie.

L'importance de ce chemin n'a échappé à aucun des hommes d'Etat qui ont présidé aux destinées du Canada depuis bientôt quarante ans, soit qu'ils l'aient considéré au point de vue militaire, soit comme communication indépendante des Etats-Unis avec l'Angleterre pendant l'hiver par le moyen du port d'Halifax, soit enfin qu'ils aient considéré ce chemin au point de vue du développement commercial, industriel et agricole des provinces qu'il traverse.

L'idée de ce chemin, comme je viens de le dire, remonte à près de quarante ans ; en effet, elle fut émise pour la première fois par lord Durham, qui, dans son fameux rapport sur les affaires du Canada, publié en 1838, recommande la construction de cette voie ferrée qu'il considérait alors comme une conséquence nécessaire de la fédération des provinces canadiennes et maritimes, projet qu'il soumettait au gouvernement anglais comme une des solutions possibles aux difficultés qui existaient à cette époque en Canada.

Plusieurs de nos hommes d'Etat ont pu être plus sages que lord Durham, mais nul n'a obtenu, au même degré que lui, cette haute réputation de clairvoyance dans ses projets que l'avenir s'est chargé de réaliser.

Dans son rapport sur les affaires du Canada, il suggère donc l'union fédérale des colonies de l'Amérique Britannique du Nord, et la construction du chemin de fer intercolonial comme nécessité et comme corollaire, dans des termes qu'il n'est guère possible de passer sous silence, et il énumère comme suit les intérêts que le parlement anglais doit avoir pour adopter cette mesure :

Ces intérêts, dit-il, sont d'une importance majeure, et de la ligne de conduite que Votre Majesté et votre parlement adopteront vis-à-vis des colonies de l'Amérique du Nord dépendront les destinées futures non-seulement du million et demi de sujets de Votre Majesté qui habitent maintenant ces provinces, mais encore de la nombreuse population que ces vastes et fertiles territoires sont destinés à recevoir et à nourrir. Il n'est point de partie du continent américain qui possède des ressources naturelles plus considérables, et offre autant d'avantages à des colonies de nouveaux habitants. Il y a des territoires presque sans limites, avec un sol très-riche, qui sont inhabités et qui peuvent être consacrés à l'agriculture. La richesse de forêts inépuisables fournissant le meilleur bois de l'Amérique, et celle des terrains miniers, d'une grande valeur, sont encore inexploitées. Tout le long de la côte océanique, autour de chaque île et dans chaque rivière, on trouve les pêcheries les plus considérables et les plus riches du monde entier. On trouve encore des pouvoirs d'eau sans nombre que l'on pourrait utiliser pour des manufactures dont les produits trouveraient un marché facile. Le commerce avec les autres continents est rendu singulièrement facile par des ports nombreux, vastes et sûrs, tandis que des rivières larges et profondes, des mers intérieures, la conformation générale du pays offrent des facilités sans nombre pour les communications intérieures. Il y a là en abondance de quoi subvenir à l'agriculture, au commerce et à l'industrie manufacturière. Il dépend de la décision de la législature impériale de déterminer à qui tous ces avantages doivent profiter. Le pays qui a fondé et maintenu ces colonies aux dépens de son sang et de son argent, doit en justice s'attendre à une compensation pour ses sacrifices ; le moyen, c'est d'employer en ce pays ses ressources sans emploi en faveur du surcroît de sa population ; c'est le patrimoine du peuple anglais, l'appanage que Dieu et la nature ont réservé dans le Nouveau-Monde pour ceux que l'Ancien-Monde est insuffisant à soutenir.

Le moyen que lord Durham suggère ensuite pour hâter l'exploitation et le développement de ces richesses, qu'il vient d'énumérer, est de construire sans retard un chemin de fer qui traverserait les provinces et les mettrait en communication entre elles, ainsi qu'avec la mère-patrie. Voici comment il s'exprime à ce sujet :

L'accomplissement d'une voie de communication convenable entre Halifax et Québec produirait de telles relations entre ces provinces, que cela rendrait une union générale d'une nécessité absolue. Plusieurs explorations particulières qui ont été faites prouvent qu'un chemin de fer serait parfaitement praticable dans toute la longueur du parcours. Les dépenses et les difficultés de faire des chemins de fer dans l'Amérique du Nord n'entraînent nullement les dépenses excessives des chemins que l'on fait en Europe. L'opinion générale dans les Etats-Unis paraît être que les fortes neiges et les froids sévères de ce continent ne retardent que bien peu et n'arrêtent pas les voyages sur ces chemins ; et, si je suis bien informé, le chemin de fer d'Utica, dans la partie nord de l'Etat de New-York, est en opération pendant tout l'hiver. Si cette opinion est correcte, un chemin de fer entre Halifax et Québec changerait entièrement quelques-uns des traits les plus caractéristiques du Canada. Au lieu d'être enfermés, faute de communication directe avec l'Angleterre, pendant la moitié de l'année, ils jouiraient d'une communication beaucoup plus certaine et plus prompte en hiver qu'en été. Le passage d'Irlande à Québec ne serait que de dix à onze jours, et Halifax serait le grand port par lequel se ferait une grande partie du commerce, et par où passeraient les voyageurs de toutes les parties de l'Amérique du Nord. Mais en supposant même que cette perspective brillante soit telle que nous ne puissions pas compter sur sa réalisation, je puis dire que l'on ne propose pas d'ouvrir ce chemin sans des espérances bien fondées qu'il deviendra un moyen de communication important entre le Haut-Canada et les provinces inférieures. Dans tous les cas, l'entretien de ce chemin et la manière dont le gouvernement est administré dans les différentes provinces, ne sont-ils pas des sujets d'intérêt commun à toutes les provinces ? Si le grand canal naturel du Saint-Laurent donne aux populations qui habitent chaque côté de son bassin un intérêt dans le gouvernement général, tel qu'il rend sage de réunir les deux Canadas, l'œuvre artificielle qui, dans le fait, rendrait la partie inférieure du Saint-Laurent le débouché d'une grande partie du commerce canadien, et ferait d'Halifax, en grande mesure, un port de sortie pour Québec, rendrait certainement, de la même manière, désirable que l'on étudiat la réunion des provinces qui seraient traversées par un tel chemin.

L'idée de lord Durham de réunir les provinces britanniques sous un seul gouvernement, dit un écrivain anglais, quoique qualifiée d'utopie par quelques-uns et tournée en ridicule par d'autres, est maintenant un fait accompli, et le chemin de fer qu'il considérait comme le complément et le corollaire de cette union politique, est en pleine voie d'opération. Il importe peu à un homme que ses vues soient adoptées et son jugement vengé trente-huit ans après sa mort ; cependant, si, dans l'autre vie, les âmes prennent encore quelque intérêt aux affaires de ce monde, lord Durham doit maintenant voir avec complaisance, sinon avec plaisir, la justification de sa politique et la confusion de ses détracteurs.

Je dois dire, cependant, qu'à l'époque où l'idée du chemin intercolonial fut émise pour la première fois, elle était, en tenant compte de la population et de la richesse des provinces, beaucoup plus gigantesque que ne le fut en 1874 celle de construire le Pacifique canadien.

Quoi qu'il en soit, le projet trouva bientôt d'ardents protecteurs, tant dans les provinces qu'en Angleterre ; mais il devait être mûri et passer par bien des vicissitudes avant d'arriver, lentement il est vrai, mais sûrement, à son exécution.

## II

En 1845, quelques hommes d'affaires de Londres proposèrent de former une société pour construire un chemin de fer partant d'Halifax et se rendant à un point quelconque du littoral du Saint-Laurent ; ils entrèrent en communication avec les gouvernements des provinces, et leur proposition fut reçue avec enthousiasme à Halifax et à Québec ; mais le prospectus de la Compagnie projetée mentionnait imprudemment, et sans l'assentiment préalable obtenu, les noms de quelques hommes marquants des provinces. Ce fait éveilla les soupçons, et on fut bientôt en état de constater que les ressources dont ils pouvaient disposer n'étaient pas

suffisantes pour assurer l'exécution de l'entreprise.

Il est à supposer que leur intention était de commencer à construire le chemin, puis ensuite d'avoir recours aux législatures coloniales pour le continuer ; ils espéraient, sans doute, qu'une fois engagés dans l'entreprise, elles ne pourraient leur refuser l'aide nécessaire pour la mener à bonne fin. Cette tentative infructueuse eut, néanmoins, pour résultat d'empêcher l'idée de ce projet de tomber dans l'oubli ; en 1845, il fut de nouveau discuté à Halifax dans une assemblée publique ; un comité, composé de neuf membres, fut nommé pour préparer des statistiques, correspondre et faire rapport de temps à autre ; M. George Young, de la Nouvelle-Ecosse, se joignit à ce comité, qui soumit d'une manière sérieuse le projet de l'intercolonial à l'attention de la législature du Canada-Uni. Le parlement du Canada ainsi que les Chambres du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse adoptèrent des résolutions qui furent envoyées au gouvernement impérial. Ces résolutions furent référées au ministre des colonies, qui offrit de faire une exploration et un tracé par un des officiers des ingénieurs royaux, à la condition que les provinces du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse et du Canada en paieraient le coût.

Cette offre fut acceptée, et on choisit le major William Robinson, le capitaine Henderson, tous deux des ingénieurs royaux, et plus tard M. J. Wilkinson, du département des Travaux publics du Nouveau-Brunswick. L'exploration commença de bonne heure en 1846 et se termina dans l'automne de 1848. Le rapport est daté du 31 août et fut mis devant les législatures provinciales pendant leurs sessions de 1849. Ce rapport contenait cinq tracés différents, mais celui qui fut recommandé par le major Robinson, et qui porte son nom, part d'Halifax, traverse les hauteurs de Cobequid par la vallée de la rivière Folly, s'éloignant un peu de la ligne actuelle jusqu'au passage de la rivière Philippe ; en partant de cette rivière, il se dirige vers la Baie-Verte au lieu d'aller à Amherst, et de là à Shédiac, d'où, en gagnant à l'ouest, il se rend à Richibouctou, non loin du lieu où l'intercolonial traverse la rivière de ce nom. Après avoir traversé la rivière Miramichi, on suit la vallée jusqu'à Bathurst. La course du tracé jusqu'à la Rivière-du-Loup, en passant par la Baie-des-Chaleurs et par la vallée de Métapédia jusqu'à Métis, est presque identique à celle suivie par le chemin intercolonial actuel.

Cette exploration coûta aux colonies anglaises la somme de £10,000 sterling, et, quoiqu'elle n'eût point de résultats immédiats, elle fut néanmoins d'un grand secours et facilita singulièrement les explorations subséquentes.

M. Robinson fit dans le temps, d'une manière approximative, le calcul des terres non concédées dans les comtés que traverserait ce chemin ; ce calcul s'éleva à 14 millions d'acres. Il en conclut que ce fait devait être une considération de premier ordre pour engager le gouvernement impérial à aider les provinces à construire le chemin, parce que, sur son parcours et dans les environs, il y aurait un vaste champ ouvert à l'émigration des îles britanniques.

Le comte Gray, ministre des colonies, dans sa lettre du 17 novembre 1848, adressée à lord Elgin, gouverneur-général du Canada, lui annonce l'adoption du rapport du major Robinson. Après quelques remarques sur les avantages qui résulteraient de la construction du chemin de fer intercolonial, il termine en disant qu'il fallait tenir compte, non-seulement des revenus directs provenant du trafic, mais encore des profits indirects résultant de l'augmentation de la valeur des terres qu'il traverserait, et il suggère de plus, aux gouvernements des provinces, de tirer partie de cette augmentation de valeur.

Il se demande s'il ne serait pas à propos de passer un acte, transportant à des commissaires qui pourraient être nommés à

cette fin, toutes les terres non encore concédées jusqu'à une certaine distance du chemin, afin que ces commissaires, revêtus de pouvoirs spéciaux, pussent vendre ces terres, ou en disposer de toute autre manière à l'avantage de l'entreprise, et pour compenser les sacrifices que les autorités coloniales auraient à s'imposer pour construire cette voie ferrée.

Le gouvernement des Etats-Unis a adopté, en la modifiant, cette politique pour venir en aide à la construction des chemins de fer. Il a concédé une certaine étendue des terres du domaine public à des Compagnies qui, désirant construire des chemins de fer, offraient des garanties sérieuses de pouvoir conduire ces entreprises à bonne fin ; cet encouragement, jugé suffisant par des hommes d'affaires clairvoyants, a engagé beaucoup de compagnies à se lancer dans les entreprises de chemin de fer ; c'est ce qui explique en partie le grand nombre de voies ferrées qui sillonnent le territoire des Etats-Unis en tous sens, et spécialement les Etats de l'Ouest qui, depuis quelques années seulement, se sont développés d'une manière prodigieuse. Le gouvernement du Canada a voulu aussi adopter cette politique par rapport au chemin de fer du Nord, en accordant deux millions d'acres de terre à la Compagnie qui voulait en entreprendre la construction. On sait que cette tentative échoua parce que le Canada n'avait pas de capitalistes assez puissants et en assez grand nombre pour pouvoir se lancer dans une entreprise de cette importance, et parce que la Compagnie ne pouvait réussir à prélever sur le marché monétaire anglais le montant nécessaire à la construction du chemin. La Compagnie du Grand-Tronc a causé tant de déceptions à ses actionnaires, que cette mauvaise influence a toujours paralysé les efforts individuels tentés pour engager les capitalistes de l'Angleterre à placer de nouveaux capitaux dans une entreprise de voie ferrée en Canada ; il a fallu que le gouvernement de la province de Québec, comprenant l'importance vitale de ce chemin, se déterminât à en entreprendre la construction qui est maintenant assurée. B.

(A continuer)

## NOUVELLES GENERALES

Londres, 29 a. m.—Une dépêche d'Alexinatz au *Standard* dit que d'après les dernières nouvelles, la bataille que Tcherniaïeff disait avoir remportée a été gagnée par les Turcs. Il y a eu des engagements jeudi, vendredi et samedi ; les pertes des Serbes sont considérables.

Londres, 29.—Une dépêche de Vienne rapporte que les grandes puissances échangeront continuellement des télégrammes au sujet de la médiation projetée jusqu'à ce qu'on soit venu généralement d'accord relativement aux principaux traits de la politique à adopter dans les circonstances. L'Allemagne est celui qui reste le plus en arrière de tous les pouvoirs. On croit qu'on n'éprouvera pas de grandes difficultés à déterminer les démarches à prendre, mais il s'écoulera probablement plusieurs jours avant que les cabinets soumettent leurs propositions à la Porte.

Londres, 29.—Une lettre de Santander dit que 24,350 soldats de toutes armes, avec des canons Krupp et Placencia, s'embarqueront à Santander et Cadix pour Cuba avant le premier septembre.

Londres, 30.—M. Gladstone a écrit la lettre suivante, en réponse à une invitation qui lui avait été adressée pour assister à une assemblée publique convoquée dans le but de protester contre la conduite du gouvernement au sujet des atrocités de la Bulgarie :

"J'aurais désiré que l'obligation d'exprimer les opinions du peuple anglais, sur une question du genre de celle-ci, qui affecte si profondément mes opinions les plus chères, et dont nous sommes loin de posséder les détails essentiels, incombe entièrement au gouvernement. Mais le chef du cabinet l'a traitée d'une manière si peu satisfaisante, qu'il est du devoir des citoyens de s'élever et de demander à l'administration s'il est juste de rétablir dans la Bulgarie un *status quo* qui aura pour effet de permettre aux gouverneurs de renouveler les derniers massacres."

On s'est livré à beaucoup d'exagérations sur les combats qui ont eu lieu ces jours derniers devant Alexinatz ; il paraîtrait que les Serbes ont eu peu de morts, mais 2,300 blessés.

Depuis le commencement de la guerre, on n'a pas publié à Belgrade de listes de morts ou de blessés.

Rague, 30.—On parle d'une bataille qui a eu lieu hier à Podgoritz, mais on ne possède pas encore de détails. Les troupes de Djalin Pacha, avec une batterie de dix canons, sont arrivées à Trebinge sans rencontrer d'opposition.