

d'un intérêt aussi général que celle du chemin des cantons du Nord, n'est il pas de la plus haute importance de lui venir en aide sous le plus court délai ? Nous en appelons à tous ceux qui ont à cœur le développement et la grandeur du pays, à tous ceux qui croient, que pour arrêter le fléau de l'émigration et garder ici notre jeu esse si forte, si vigoureuse, si capable de nous enrichir, il faut lui ouvrir un héritage qui lui appartient et dont nous serons orgueilleux un jour, parce que cet héritage sera l'un des plus étendus et des plus prospères que nous puissions voir au sein de la *Puissance* canadienne.

#### LE GOUVERNEMENT FEDERAL ET CE CHEMIN DE FER

Le chemin qui nous occupe est un ouvrage fédéral ; il a été reconnu comme tel par le gouvernement d'Ottawa qui lui a déjà accordé \$3,200 par mille pour 50 milles l'année dernière. On conçoit facilement que les rails nous énumérées plus haut se rapportent également à une demande d'aide additionnelle au gouvernement fédéral. Voici la requête que la compagnie transmettait en 1883 à ce dernier et qu'il suffit de reproduire pour résumer toutes les raisons qui devraient engager le gouvernement d'Ottawa à mettre ce chemin sur le même pied que les chemins les plus favorisés.

#### A L'HONORABLE SIR CHS TUPPER

CHER MONSIEUR,

La compagnie de chemin de fer de Montréal et Occidental, qui est une compagnie fédérale, a été autorisée à construire une ligne de chemin de fer à partir de la ville de St Jérôme, dans le comté de Terrebonne, le long de la vallée de la rivière du Nord, jusqu'à la rivière Gatineau, où elle se raccordera au chemin de fer de la Gatineau, et se continuera de là à l'ouest vers le lac Témiscamingue. Sous ce rapport il est en réalité un embranchement du chemin de fer du Pacifique canadien. La compagnie a déjà une faible subvention de la province de Québec pour la partie de sa ligne s'étendant de Saint-Jérôme au village de Sainte Agathe.

La section du pays que notre chemin de fer se propose de traverser peut avec confiance être représenté comme égalant en fertilité les meilleures parties de la province de Québec. Il est couvert en général de bois dur : érable, orme, chêne, bouleau, etc., signe certain de la richesse du sol. Déjà un fort ourant de colonisation s'est dirigé vers cette étendue de pays; au delà de 10,000 âmes s'y sont établies depuis cinq ou six ans, et vingt-cinq townships et paroisses ont été en partie occupés. Mais ce mouvement ne peut se continuer sans un chemin de fer. Les derniers colons sont maintenant à quatre vingts milles à Saint-Jérôme, la station de chemin de fer la plus rapprochée; on ne peut s'attendre à ce qu'ils aillent plus loin s'ils n'ont pas de moyens de transport par chemin de fer. De plus il est nécessaire d'augmenter la largeur des portions habitées de la province si l'on veut assurer dans l'avenir et maintenir pour toujours, l'importance de la route du fleuve Saint-Laurent comme la principale artère commerciale de la Puissance.

Il existe à 100 milles en arrière de l'Ottawa un immense territoire d'une fertilité qui ne peut être surpassée, une province par elle même, et tout le trafic créé dans ce territoire devra converger vers la route du Saint-Laurent, n'en pouvant prendre une autre à cause de sa position géographique. C'est le seul territoire qui reste ouvert au surplus de la