

des voyageurs, sont loin de mériter l'isolément et l'oubli. Les fertiles vallées et les forêts riches en essences et en gibier y abondent, et le climat y est moins rigoureux qu'en plus d'une région du St-Laurent. On a déjà constaté qu'il tombe moins de neige au Lac St-Jean, dans les vallées de l'Ottawa et de tous les autres tributaires du St-Laurent, que sur les rives de notre grand fleuve, qui est une sorte d'entonnoir collecteur des vents humides et des *cold waves* du Golfe. A la Baie James même, le climat est étonnant, dit-on ; il est vrai qu'on y est au niveau de la mer.

Tous les explorateurs disent que derrière nos montagnes du nord s'étend un vaste territoire propre à la colonisation. Il existe des établissements importants sur les bords de la rivière Rupert, et l'on trouve de riches cultivateurs au lac Abbitibi. Les marchands de bois savent qu'il y a dans ces régions de vastes forêts de pin, et c'est par là que le Canada soutiendra sa réputation de fournisseur de bois aux vieux pays.

Maintenant que le gouvernement fédéral vient de reconnaître à la province de Québec la propriété du Nord jusqu'aux confins de la Baie James et jusqu'à la ligne tracée par East Main River et le fleuve Hamilton qui se décharge dans l'Atlantique au nord de Belle-Isle, la conquête pacifique du Nord devient une question d'actualité. Mais comme ce territoire est séparé de la province actuelle par la ligne de faite, il va falloir des chemins de fer pour tirer parti de notre nouvelle propriété. Ne nous laissons pas devancer par l'ambitieux Ouest. Un simple coup d'œil sur la carte du Nord fait voir que la décharge naturelle du nouveau territoire n'est pas par Toronto, mais par Québec. A quoi bon en effet diriger sur les lacs le trafic de cette région, qui est destiné à l'exportation ? Ce serait rebrousser chemin.

Le premier tronçon du futur chemin du Nord existe déjà : c'est le chemin de fer du Lac St-Jean. La distance de Roberval à la Baie James est visiblement moins longue que la voie ferrée qu'on parle d'établir à partir de la Baie Géorgienne.

Un concitoyen qui a beaucoup étudié ces questions nous communique à ce sujet des données qui constituent un irréfutable plaidoyer en faveur de notre proposition. C'est par là que nous terminerons cette étude. Nous lui laissons la parole.

Les sauvages et les trappeurs canadiens qui ont parcouru le territoire qui s'étend entre le Lac St-Jean, la Baie James et la Baie des Esquimaux sur l'Atlantique, jusqu'à la Colombie-Anglaise sur l'Océan Pacifique, prétendent que la

construction d'un chemin de fer partant du lac St-Jean en ligne directe jusqu'à la Baie James serait un projet d'exécution facile, et que c'est l'unique tracé praticable et avantageux pour la Puissance du Canada.

Ce tracé est facile à indiquer. On utiliserait d'abord les 190 milles de voie ferrée de Québec à Roberval. De là au pied des montagnes, il y a soixante milles de terrain plat en longeant la Mistassini. Vient ensuite la région des montagnes, du reste peu élevée, le niveau maximum étant à peine de 1200 pieds au-dessus de la mer. Cette chaîne mesure une centaine de milles en largeur, mais elle est d'accès facile, de grandes rivières tributaires de l'Ashuapmouchouan et de la Mistassini, entre autres la Rivière du Chef, y ayant creusé des gorges profondes. On trouve du reste ça et là dans ces montagnes des plateaux de dix à vingt milles qu'on dit très propices à la colonisation.

Toujours d'après les relations des voyageurs, il existe de la hauteur des terres à la Baie James un second Manitoba. C'est une immense vallée de deux cents milles de longueur, arrosée par de grandes rivières ; le sol est fertile, le climat est agréable, l'eau excellente, le bois de construction y abonde. Une grande partie du sol est couverte de pinèdes qui égalent celles de l'Outaouais.

Les distances récapitulées sont donc :

De Québec à Roberval,	190 milles
De Roberval aux montagnes	60
Région des montagnes	100
De la hauteur des terres à la Baie James	200
	<hr/>
	550 milles

dont il resterait environ 360 milles à construire. Il suffirait donc de trente heures de chemin de fer pour mettre ce grand territoire et les pêcheries de la Baie d'Hudson — qui sont les plus riches du monde entier — à la portée de l'Europe et des grands centres du Dominion, et même des Etats-Unis.

Quels seraient les moyens à prendre pour construire ce chemin de fer destiné à pousser la colonisation, le commerce de bois et les pêcheries ?

La Compagnie du Québec & Lac St-Jean a une charte ; elle devrait demander au gouvernement un octroi en terre de 10,000 acres par mille sur un parcours de 500 milles (soit 5,000,000 acres à prendre par blocs alternatifs) et le droit exclusif d'exploiter les pêcheries de la Baie James à la Baie d'Hudson, ainsi que dans les grandes rivières qui se déchargent dans ces deux baies, pour une période de vingt ans.

Avec ces privilèges, la Compagnie pourrait porter son capital à \$15,000,000 : \$10,000,000 pour le prolongement de sa

ligne, \$2,000,000 pour la colonisation et \$3,000,000 pour construction de vapeurs et voiliers pour la pêche de la baloine, du loup-marin, du marsouin, etc.

Le profit de l'Etat serait dans l'impulsion donnée au commerce de bois, aux pêcheries, à la colonisation, aux mines, car toutes ces choses abondent dans la région de la Baie James. Les gouvernements n'auraient pas un sou à déboursier en argent ; on se contenterait d'un octroi en terre, et le sol appartient maintenant au gouvernement provincial.

Si plus tard une nouvelle ligne courte vers la mer s'imposait pour le commerce d'exportation, on l'aurait déjà en partie toute faite. En effet, en partant de Chicoutimi et en suivant la hauteur des terres jusqu'à la Baie des Esquimaux par la vallée du grand fleuve Hamilton, on aurait un chemin de fer unique, passant à la tête des rivières de la Côte Nord jusqu'au Cap Charles. Cette vallée est depuis longtemps connue des trappeurs et offrirait un énorme raccourci pour la traversée de l'Atlantique.

Nous soumettons le projet à l'opinion, public et en particulier à l'attention de nos législateurs. Nos confrères de la presse quotidienne devraient eux aussi lui prêter leur publicité ; ils rendraient autrement service au pays qu'en cherchant à éterniser la question des écoles du Manitoba. La meilleure école, c'est celle des affaires, qui fait la prospérité publique.

L'ENSEIGNEMENT BILINGUE

Comme on le sait, grâce à la munificence d'un millionnaire, il y a maintenant une chaire d'architecture à l'Université McGill à Montréal. On a fait venir un professeur d'Ecosse, M. J. H. Capper, un jeune homme de 36 ans, qui a fait ses classiques, est maître ès-arts, a beaucoup voyagé et étudié avant de se faire architecte.

Lors de la dernière réunion des architectes à Montréal, M. Capper leur a été présenté et les délégués de Québec nous disent qu'il s'est entretenu avec eux en français. M. Capper parle le parisien comme s'il fût né aux bords de la Seine.

Il paraît qu'en Angleterre, la bonne société se fait un honneur de parler français. Nous regrettons de n'en pouvoir dire autant de la population anglaise de ce pays. Messieurs les Anglais, nous avons un reproche amical à vous faire : pourquoi cette moue dédaigneuse que vous êtes incapables de réprimer, lorsque vous entendez parler français ? Ne niez pas, nous avons un million de témoins dans cette province seulement.

Est-ce parce que nous parlons affreusement notre langue maternelle ? Hélas !