

ville a refusé de prendre sa demande en considération.

Le *National* s'est mis en tête de prouver que le choix du tracé du Bout de l'Île était fait lorsque le Règlement du million fut voté. Il dit :

Lorsque la ville de Montréal a voté l'octroi du million à la compagnie du chemin de fer du Nord, c'était parce que les contribuables de cette cité étaient sous l'impression naturelle—impression que la *Minerve* a elle-même créée—que le chemin de fer de Colonisation du Nord viendrait se relier, en dehors des limites de notre ville, au chemin de fer de la Rive Nord qui devait arriver chez nous par le Bout de l'Île. Voyons un peu ce qui a pu contribuer à former cette impression. D'abord, le nom même du chemin. On appelé cette voie le chemin de la Rive nord ; or le mot *rive* fait naturellement supposer que la ligne suit le fleuve sur la rive et non dans l'intérieur.

Le Conseil a passé le règlement le 3 avril 1872, mais c'est le 29 du même mois, 24 jours après que le contrat dont nous parlons ci-dessus avait été signé, que les contribuables de la cité de Montréal ont commencé à voter l'adoption de ce règlement cinquante-neuf qui a été sanctionné par l'acte de la législature 36^{me} Vict. chap. 49. Dans le temps on a agité la question du tracé de l'intérieur. Ceux qui étaient hostiles à l'octroi du million disaient que le chemin de fer de la Rive Nord, auquel devait se relier la ligne de la compagnie que nous favorisons de notre libéralité n'arriverait pas dans notre ville par le Bout de l'Île ; mais la *Minerve* a publié articles sur articles pour démontrer que le tracé du Bout de l'Île était adopté et que la compagnie était tenue de faire passer la ligne par là.

Nous sommes bien sûr que le *National* n'est pas sérieux dans ses prétentions. Il sait bien que lors de la votation du règlement du million, le tracé du Bout de l'Île n'était pas adopté. "Mais, dit-il, triomphalement, quand le peuple a voté, le contrat de la Rive Nord était signé." Qu'importe ? Le peuple n'a-t-il pas voté, sans le chan-

ger, un règlement adopté par le Conseil avant que ce contrat fut signé, et par conséquent indépendamment de ce contrat ? Du reste le contrat lui-même ne contient rien à propos du tracé, qu'il laisse au choix ultérieur des commissaires. Et c'était chose parfaitement connue. Ouvrez les premiers rapports de la compagnie de la Rive Nord, vous y verrez que le trafic direct entre Ottawa et Québec est au fond de leur pensée. Le Rapport de l'Honorable M. Cauchon aux Directeurs du chemin du Nord, présenté et adopté le 17 février 1860, disait :

On peut évaluer à £1,000,000 le bois carré coupé sur l'Ottawa et ses tributaires et se rendant à Québec en immense radeaux, après avoir longtemps attendu la crue des eaux pour flotter, sauté les chutes et les rapides, et traversé les lacs, pour le bois la plus périlleuse des passes.

Sur les chemins de fer de Byton et de la rive Nord, le bois se rendrait de Byton et Québec en trois ou quatre jours tout au plus et y arriverait à temps pour la flotte du printemps ; de sorte que le marchand de bois ne serait pas, comme aujourd'hui, privé de son capital durant neuf mois de l'année.

Quand la question de la Rive Nord fut reprise, en 1869 et 1870, on n'attachait pas autant d'importance qu'aujourd'hui au tracé du Bout de l'Île. Le 30 novembre 1870, l'*Événement* écrivait ce qui suit :

Voilà ce que pensent du tracé intérieur tous ceux qui envisagent la question avec impartialité. Au point de vue commercial comme au point de vue de la colonisation, la route riveraine est inacceptable. Les principaux inconvénients de ce tracé peuvent se résumer ainsi :

30. La route riveraine allongera le parcours entre Québec et Aylmer et n'accommodera que la partie minime des populations de la côte nord, celles qui ont le moins besoin de voies de communication.