

en faveur de ce chemin de fer, désirent qu'il traverse toute la Province de Canada, en autant que ce doit être un ouvrage de la plus grande importance pour le progrès et l'avantage de cette province. Ils ne demandent pas pour la construction de ce chemin des parties distinctes ou séparées de la province, mais ils veulent qu'il forme une ligne continue, depuis la ligne qui sépare le Canada du Nouveau-Brunswick jusqu'à l'ouest d'Hamilton, dans le Haut-Canada, suivant la teneur et l'esprit de l'Acte en question, et pour rendre justice à toutes les parties de la Province du Canada. C'est un fait assez extraordinaire, que les personnes qui sont opposées à un chemin de fer entre Halifax et Québec, verraient avec plaisir les quatre millions de livres à emprunter, dépensés pour construire des chemins de fer à l'ouest de Montréal, quoiqu'il n'y ait pas présentement un mille de chemin de fer de construit, à moins de cent milles de Québec. Il semble y avoir si peu de libéralité, ou même de justice envers des compatriotes, dans une proposition de cette sorte, qu'il est étonnant qu'elle ait pu être faite, ou qu'elle soit bien accueillie. C'est l'opinion générale, qu'à l'époque où nous sommes arrivés, il n'est point de pays qui n'ait pas besoin de chemins de fer pour prospérer. Si c'est un fait, comment un pays qui n'aurait pas de chemins de fer pourrait-il se promettre de devenir aussi florissant qu'un autre qui en aurait, toutes choses égales, d'ailleurs? On admet, de toute part, que la ligne proposée de chemin de fer doit passer par un espace immense de pays, maintenant couvert de forêts, mais très susceptible de culture : ceux qui sont opposés à ce chemin peuvent mettre en question ce que nous avançons, mais s'il est de fait qu'on peut faire passer un chemin de fer par cet espace de terre, il doit s'en suivre qu'il peut devenir capable d'être cultivé. Il aura besoin d'être égoutté, sans doute ; mais s'il est assez plane pour qu'on y

a peu à douter qu'il ne soit susceptible de culture, et qu'il ne soit cultivé, lorsqu'il y aura un moyen sûr et prompt de transporter les produits aux marchés. Il n'y a pas beaucoup de terres à bois, dans l'Amérique Britannique, au sud du 45<sup>me</sup> degré, qui ne soient pas susceptibles d'être cultivées, à l'exception des parties montagneuses, qui ne sont pas prédominantes, au sud de cette ligne. Il suffirait que des millions d'arpens de terre fussent mis à portée d'être occupés et cultivés, pour justifier la dépense à faire pour la construction du chemin de fer projeté entre Halifax et Québec.

Quelle influence la construction de ce chemin n'aurait-elle pas sur l'émigration ? Les gens qui émigrent des Isles Britanniques se rendent par centaines de milliers dans les Etats-Unis, un grand nombre d'entre eux, après avoir passé par cette province, et cela, parce qu'ils sont plus certains de trouver de l'emploi et des gages plus élevés dans les Etats voisins. Ils sont employés dans les Etats-Unis, à faire des chemins de fer ou d'autres travaux publics ; ils s'y établissent subséquemment, et augmentent ainsi la population, la richesse et la puissance de ce pays. Les chemins à lisses sont aussi nécessaires au Canada qu'aux Etats-Unis, et maintenant qu'il se présente une occasion favorable pour construire un chemin de fer des plus utiles, pour donner de l'emploi aux émigrés, et pour dépenser dans le pays, de la manière la plus avantageuse, une grande somme d'argent, il se trouve des gens qui s'y opposent de tout leur pouvoir, si les avantages qui en doivent résulter ne sont pas pour eux exclusivement. Le professeur Johnston, de Durham, en Angleterre, a été appelé expressément, en 1849, par la Législature du Nouveau-Brunswick, pour se mettre au fait des ressources ou des moyens que possède cette province, sous le point de vue agricole, et en rendre compte. Le rapport de ce monsieur est des plus favorables. Il dit que la province