

CHEMIN DE COLONISATION DU NORD.

M. le Rédacteur,

Nous avons vu avec plaisir les démarches que nous avons faites dernièrement en faveur du Chemin de Colonisation du Nord, mais nous sommes d'avis que l'on rétrécit la question. Le chemin de Montréal à St. Jérôme sera sans doute bien avantageux au District de Montréal ; mais je ne vois pas beaucoup qu'il mérite le nom de Colonisation, à moins que l'on ne considère la belle paroisse de St. Jérôme comme une terre à coloniser. St. Jérôme et les paroisses plus reculées bénéficieraient sans doute de ce chemin, mais l'influence de cette ligne sur le commerce de Montréal et la prospérité du pays en général serait bien trop restreinte. A notre avis, le Chemin de Colonisation du Nord devrait pénétrer dans les montagnes au delà de St. Jérôme et de là prendre la direction Ouest et traverser les Rivières Rouge, Nation, du Lievre, Gatineau, Coulouge, Noire, du Moine, d'Ottawa près du Matavin ; atteindre ensuite les rives Nord du Lac Nipissing et du Lac Supérieur. Voilà le chemin qui assurerait la prépondérance commerciale de Montréal et la prépondérance du Bas Canada dans la Confédération en ouvrant à la colonisation un pays immense en accaparant une grande partie du commerce de l'Ouest, ce chemin était la route la plus directe de Montréal à l'Extrême Ouest et à la Rivière Rouge. Voilà le chemin qui opposerait une barrière puissante à l'émigration, en procurant du travail et en ouvrant des horizons nouveaux à l'agriculture et à l'industrie. La région des Laurentides renferme beaucoup de terres propres à la culture et qui n'attendent que de bonnes voies de communication pour se transformer en belles et luxuriantes moissons. Nous avons pu juger par nous-même de la fertilité de la Vallée de la Gatineau qui, cette année, a donné une moisson comme nous n'en avons jamais vu dans nos vieilles paroisses, et au témoignage des voyageurs, les vallées des autres rivières que le chemin de fer en question devrait traverser, renferment toutes d'excellentes terres. Cette contrée est bien boisée et sillonnée de cours d'eau pour faciliter l'exploitation du bois. Les forêts abondent en gibier, les lacs en poisson. Sans doute la confection de ce chemin serait coûteuse ; que l'on songe aux résultats qu'elle serait appelée à produire pour le pays en général et pour la ville de Montréal en particulier. Ce que le Grand-Tronc a fait pour les Cantons de l'Est, ce chemin le ferait pour les Laurentides. La rive Sud du St. Laurent est sillonnée en tous sens par des chemins de fer pour la confection desquels la rive Nord a fourni son contingent. Pourquoi le Nord serait-il plus négligé que le reste du pays. Les paroisses du Nord renferment un excédant de population qui se verse tous les ans dans les Etats Unis, faute de chemin pour péné-

rer dans la forêt. Que l'on se hâte de lui procurer les moyens de s'établir dans le pays il n'y a pas de temps à perdre. Les vallées des rivières Gatineau, du Lievre & sont remplies de chantiers qui sont une ressource précieuse pour les nouveaux colons on achetant leurs produits : mais les chantiers tendent constamment vers l'extrême Nord et dans peu d'années des établissements florissants dans les montagnes se trouveront sans aucun marché. Qu'on se hâte de leur procurer un marché assuré et les Laurentides seront bientôt remplies d'une population honnête et laborieuse qui contribuera à la prospérité du pays au lieu d'enrichir nos entrepreneurs voisins les Américains. Ce que nous disons de la fertilité des Laurentides n'est pas une fiction. Nous avons visité les Montagnes au Nord de Montréal et nous vivons maintenant dans la vallée de la Gatineau, au delà de quatre vingt milles au Nord de la Ville d'Ottawa. Les céréales réussissent parfaitement bien ici. Le blé, les pois, l'avoine, les patates donnent des rendements très considérables. Le blé d'automne rapporte quinze à vingt, trente, trente-cinq minots du minot. On l'a vu rapporter jusqu'à cinquante. Les pâturages sont d'une grande richesse. D'ailleurs nous n'avons pas besoin d'insister là dessus. Nous venons d'apprendre qu'une compagnie se propose de demander à la législature de Québec une aide pour construire un chemin de fer sur la rive de la Gatineau depuis le village de Hull jusqu'à la Rivière Désert, distance d'au delà de quatre vingt milles ; et cela pour satisfaire aux exigences du trafic local. Ce fait en dit assez sur l'importance de la Vallée de la Gatineau.

Le transport des produits agricoles serait donc une grande source de revenus pour le chemin de colonisation. Ce chemin n'ayant pas à redouter la compétition, les passagers, le fret, afflueraient de chaque côté de la voie, de distance considérables. La seconde ressource consisterait dans les chantiers qu'occasionnent un mouvement considérable de population et qui consomment beaucoup de farine, de lard, de thé, de tabac de chaussures et de marchandises sèches, &c. Les commerçants de bois réaliseraient une économie très considérable en faisant transporter au chemin de fer, leurs hommes et leurs provisions, et nul doute que la plupart ne prendraient pour un montant considérable d'actions. Le mouvement de la population agricole vers les montagnes serait sans doute aussi très considérable. Enfin le commerce de l'Ouest qui se développe tous les jours viendrait assurer le succès de l'entreprise.

Le projet paraîtra peut-être à quelques uns, audacieux, téméraire, prématuré ; mais qu'on veuille bien le considérer au point de vue national. Les Laurentides ouvertes à la Colonisation sur une

longueur de près de trois cents milles et une largeur de soixante, des centaines de milliers de nos compatriotes fixes sur le sol, natal, notre influence dans la Confédération augmentée d'autant, nos institutions sauvegardées, cela vaut bien la peine d'y penser.

Nous dédions ces réflexions à nos législateurs et à tous les amis du pays. La vieille cité de Québec pourrait aussi y trouver son profit. Le chemin en question ne pourrait-il pas, en effet des rives du Lac Supérieur se prolonger jusque chez elle avec des embranchements pour Montréal et Trois Rivières, ce qui élargirait encore sa sphère d'action.

UN AMI DE LA COLONISATION

L'état des comptes publics pour l'année expirant le 30 juin 1871 a été mis devant les chambres.

Le total de la recette pour l'année se monte à \$1,651,287.09. Le Trésorier porte à son avoir celle de \$1,659,495.25. Mais il faut remarquer que dans ce chiffre est compris la somme de \$33,639.92 pour mandats non rentrés le 30 juin 1870 et qu'il a dû payer à même les revenus de cette année moins la somme de \$15,623.71. C'est donc une somme de \$18,016.21 qu'il faut soustraire du chiffre des dépenses qui se trouvent ainsi réduites réellement à la somme de \$1,641,478.04. Encore faut-il faire remarquer que dans cette dernière somme se trouvent comprises celles de \$15,000 pour prêt au pont Dorchester portant intérêt à 5 pour cent et celle de 48,171.20 pour octrois à des chemins de colonisation dits à lisses. Nous avons actuellement en banque la somme de \$659,035.33.

En dépouillant ainsi l'état de compte du Trésorier, on trouve qu'après tout notre position financière est loin d'être aussi critique que les adversaires du gouvernement aiment à le répéter.

Les dépenses réelles du gouvernement sont moindres que les recettes. Mais il a pris quelques mille piastres de son encaisse pour favoriser l'amélioration des voies publiques, d'après une entente préalable qui avait eu lieu. C'est là-dessus que les ennemis du gouvernement chercheront à établir que nous avons un déficit ; mais leurs objections ne pourront point tenir.

Les recettes proviennent surtout des ressources suivantes :

Dépôts dans les banques.....	\$667,243
Subside du Canada.....	790,000
Terres de la Couronne.....	535,414.96
Timbres judiciaires.....	100,464.91

Lord Gordon, riche gentilhomme Ecossais, vient de terminer une longue exploration dans le Nord Ouest dans le but de prendre des mesures pour une émigration Ecossaise. Il a fait l'acquisition de deux townships dans l'ouest du Minnesota pour y établir une colonie dont une partie est déjà arrivée.