

A une assemblée préliminaire de citoyens favorables à la construction d'un chemin de fer entre Québec et Montréal, tenue en cette ville, samedi dernier, le projet suivant fut soumis, discuté et approuvé :

Projet d'un Chemin de Fer de Québec à Montréal, par le Nord.

Jamais la question des chemins de fer n'a été plus agitée que dans ce moment. Les journaux de la province et ceux des pays étrangers y consacrent une partie de leurs colonnes. Partout ces discussions sont suivies de résultats. Québec seul n'a encore presque rien fait. Les esprits y sont divisés sur cette grande question; au lieu d'avancer, nous reculons. Un jour veut détruire ce que la veille avait fait. D'où vient cette hésitation? Est-ce indolence, est-ce manque de capacité, est-ce ignorance des vrais intérêts du pays? Non! il n'en est pas ainsi.

Les citoyens de Québec sentent toute l'importance que peut avoir pour leur ville l'établissement des chemins de fer qui doivent la mettre en communication avec le reste du monde; mais ils sentent aussi que tout dépend de la direction première qui leur sera donnée, que si le point de départ est faux, ils auront gaspillé leurs ressources et leur énergie en vain; que si, au contraire, leurs premiers efforts sont bien dirigés, leur cité peut devenir l'entrepôt des richesses de l'Ouest, et l'un des premiers ports de mer du monde, comme il en est déjà l'un des plus beaux.

Qui peut douter, en voyant ce qui se passe ailleurs, qu'avant beaucoup d'années nous aurons, non seulement un chemin de fer d'Halifax à Québec, de Québec aux extrémités du Haut-Canada, mais même jusqu'à l'Océan Pacifique? Il ne faut que du temps et de l'argent pour réaliser cette magnifique entreprise. Or, le temps court vite sur ce jeune continent, et l'argent peut se remplacer en grand partie par le crédit. Dans un pays où, dans le cours de la vie d'un homme, l'on voit dépeupler la population et la somme des propriétés, l'on ne doit pas craindre d'escompter l'avenir.

Pour que cet avenir se réalise en faveur de Québec, il faut que ces chemins de fer aboutissent dans Québec même.

L'on a dit souvent que notre cité était placée du mauvais côté du St. Laurent; c'est une erreur. Si elle était sur la rive opposée, il faudrait souhaiter de la ramener sur celle-ci. Nous sommes du même côté que Montréal, Kingston et Toronto, que tout le Haut-Canada, que la plus grande partie du Bas-Canada; et nous pouvons communiquer sans transbordement avec presque tout notre pays; et c'est très important pour un chemin de fer. Sous le point de vue commercial et militaire, peu de villes dans l'Amérique du Nord sont mieux situées que Québec. Sachons-en profiter.

D'après ce qui précède, il semble évident que les principaux efforts des citoyens de Québec doivent se porter sur la construction d'un chemin de fer de leur ville à Montréal, par le Nord du fleuve. C'est le seul moyen d'avoir le terminus ici. C'est le seul moyen de voir arriver sur nos marchés, en hiver comme en été, une foule d'articles d'une nature trop encombrante pour supporter de lointains charriages ou la traversée du St. Laurent en canots; ainsi, le bois de chauffage et de construction, les pierres à bâtir, le foin pressé, le bétail et beaucoup d'autres objets de première nécessité pour une grande ville. La population, trouvant plus de facilité à subsister, par l'augmentation de l'ouvrage et par l'abondance des denrées, augmenterait rapidement, et la valeur des propriétés suivrait le même élan, tant à la ville qu'à la campagne.

Les magnifiques rivières qui sillonnent la rive du Nord verraient se développer de nombreuses manufactures, dont les produits resteraient souvent enfoncés pendant les six mois de l'hiver, si on ne leur offrait pas un moyen facile et économique de transport. Les forges de St. Maurice, les diverses manufactures qui existent déjà, souffrent considérablement de cet inconvénient.

Heureusement qu'une entreprise d'une si grande utilité ne paraît présenter aucune grave difficulté d'exécution. Il est généralement connu que le terrain est éminemment favorable pour un chemin de fer; il traverserait la partie la plus populeuse et la plus riche du Bas-Canada; les habitants de la rive du Sud en profiteraient également, sur une grande partie de son parcours; ils n'auraient pour cela que le fleuve à traverser.

La distance de Québec à Montréal, par le Nord, a été estimée à 150 milles environ. Il est à supposer que le gouvernement ferait pour cette route ce qu'il a fait pour d'autres de moindre importance, il garantirait les fonds pour en faire la moitié. Il resterait donc 75 milles; à la charge des particuliers et des corporations. Le coût probable serait de £3,000 par mille (1). Il est facile de prouver que, dans les Etats-Unis, une grande étendue de chemins de fer à une seule voie n'a pas coûté davantage. Nous avons ici le terrain, le fer, le bois et la main-d'œuvre, à meilleur marché que chez nos voisins. Prenant pour base 75 milles à £3,000, cela ferait £225,000.

La corporation de Québec ne refuserait sans doute pas de contribuer pour cet objet,	£100,000
Les diverses paroisses et corporations, d'ici à Montréal, inclusivement,	90,000
Souscriptions individuelles à Québec et ailleurs, pour	35,000

Total, £225,000

Si les diverses parties intéressées voulaient s'entendre, il serait facile de faire un embranchement qui reliait le chemin de fer du St. Laurent à l'Atlantique, sur celui de Québec à Montréal, à l'endroit qui paraîtrait le plus avantageux.

L'on estime la population au Nord du fleuve, entre Québec et Montréal, et y compris ces deux villes, à 250,000 âmes au moins. D'après des renseignements statistiques généralement admis, l'on n'a trouvé que chaque individu, compris dans le rayon desservi par un chemin de fer, contribuait en moyenne pour environ dix chemins à la masse des transports de voyageurs et de marchandises. Ainsi 250,000 personnes donneraient lieu à un trafic de £125,000. Les frais d'exploitation sont estimés à la moitié de la recette brute; il resterait donc £62,500, pour intérêts et bénéfices sur une dépense totale de £450,000, soit environ 14 0/0; et dans la supposition que le chemin coûterait £4,000 par mille, la dépense pour les 150 milles se montant à £600,000, il resterait encore un intérêt de plus de 10 par cent, ce qui justifierait un beaucoup plus grand déboursé, surtout si l'on prend en considération le supplément de transport qui serait fourni par le Haut-Canada, et par la rive droite du St. Laurent.

Il est à supposer que le gouvernement impérial serait disposé à favoriser la présente entreprise, et à lui étendre les facilités qu'il est prêt à accorder au chemin de fer d'Halifax à Québec, c'est-à-dire de l'argent à 3 1/2 0/0. Il est impossible qu'il n'apprecie pas les avantages, sous un point de vue militaire, d'un chemin de fer qui reliait entre elles les principales villes du Canada, et qui aurait pour défense, du seul côté vulnérable, un fleuve comme le St. Laurent.

Le moment est venu de se prononcer sur ces importantes questions, sous peine de voir d'autres localités s'emparer des avantages dus à la cité de Québec. Bientôt il sera convoqué une assemblée générale des citoyens; ce sera le moment de faire cesser toute hésitation, et de prendre immédiatement toutes les mesures qui seront jugées nécessaires pour mettre à exécution le plan qui vient d'être proposé, s'il obtient l'approbation publique.

Québec, 7 février 1852.

(1). Dans l'Etat de Pennsylvanie, le Chemin de Fer de la vallée du Schuylkill (double voie), coûte £1375 par mille; celui du Schuylkill coûte £1700, il est double aussi bien que le West-Branch Rail Road qui coûte £2500 par mille; dans l'Etat de New-York, le Chemin de Fer de Saratoga à Schenectady coûte £3000 par mille.