

nombre, elle devait avoir le sort de tant d'autres beaux projets que l'on caresse comme de vaines chimères.

L'esprit d'incrédulité avec lequel on accueillit cette idée n'a pas lieu de nous surprendre. N'a-t-on pas tourné en dérision M. Ash Whitney, de New York, lorsque l'un des premiers, il fit un énergique appel à l'opinion publique et aux capitalistes, pour construire un chemin de fer à travers le territoire américain jusqu'au Pacifique? Mais on sait que M. Whitney a fini par avoir raison d'une manière éclatante, puisque le 10 mai 1869, on inaugura au milieu de démonstrations solennelles et enthousiastes, le premier chemin de fer américain qui ait relié les deux océans, en donnant une solution victorieuse à l'un des plus grands problèmes qui se soient encore offerts à la science et à la persévérance humaine.

Cependant ce germe d'une grande idée se fit jour quelque part. L'hon. M. Sherwood présenta dans notre législature provinciale en 1851, un bill incorporant une compagnie pour la construction du chemin du Pacifique. Dans la session de 1852-53, une pétition fut présentée par M. Allan MacDonell et autres pour construire un chemin de fer du Lac Huron au Pacifique, à la condition que le gouvernement leur allouât une subvention de 60 milles de terrain sur tout le parcours de la ligne.

En 1854-55, l'hon. A. N. Morin, le champion de tant de belles causes, fit passer un bill incorporant une compagnie pour la construction du Chemin du Pacifique du Nord. Mais cette compagnie ne s'avisait pas plus que les précédentes de mettre sa charte à effet.

En 1858, une puissante compagnie s'organisa dans le même but et l'on crut que l'entreprise allait avoir enfin un commencement d'exécution. Mais, malgré la formation d'un bureau de direction composé d'hommes influents, on ne tenta aucune opération sérieuse. Cette compagnie prit le nom de "Compagnie de transport maritime et par chemins de fer du Nord Ouest." Elle avait, dit M. Fleeming dans un... étude publiée en 1863, des pouvoirs très étendus; en outre de la faculté de trafiquer sur les fourrures, le pémican, les cuirs, l'huile de poisson, et autres articles de commerce, elle était autorisée à rendre navigables les différents cours d'eau; à construire des chemins en fer et des voies à rails en bois, et des lignes ferrées entre les lacs et rivières navigables de manière à faciliter les moyens de transport du Lac Supérieur à la rivière Fraser. Elle avait encore le droit d'acheter et d'employer des navires de toute sorte sur le Lac Supérieur et sur toute les nappes et cours d'eau au nord et au nord-ouest du dernier de ces deux lacs, ce qui lui ouvrait un vaste champ pour les entreprises commerciales.

Le gouvernement canadien qui commençait à sentir l'import-