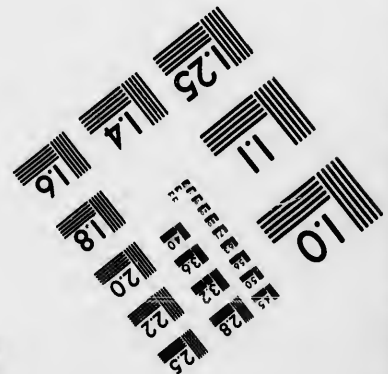
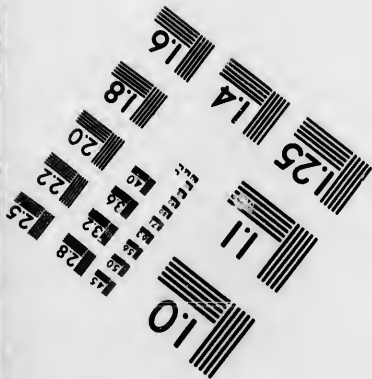
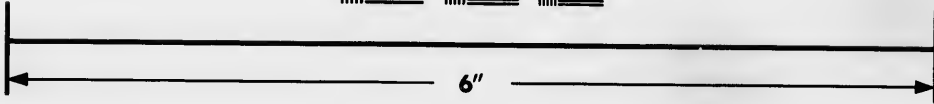
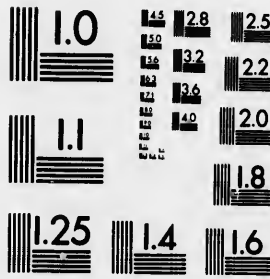


**IMAGE EVALUATION  
TEST TARGET (MT-3)**



**Photographic  
Sciences  
Corporation**

23 WEST MAIN STREET  
WEBSTER, N.Y. 14580  
(716) 872-4503

**CIHM  
Microfiche  
Series  
(Monographs)**

**ICMH  
Collection de  
microfiches  
(monographies)**



Canadian Institute for Historical Microreproductions / Institut canadien de microreproductions historiques

**© 1993**

Technical and Bibliographic Notes / Notes techniques et bibliographiques

The Institute has attempted to obtain the best original copy available for filming. Features of this copy which may be bibliographically unique, which may alter any of the images in the reproduction, or which may significantly change the usual method of filming, are checked below.

L'Institut a microfilmé le meilleur exemplaire qu'il lui a été possible de se procurer. Les détails de cet exemplaire qui sont peut-être uniques du point de vue bibliographique, qui peuvent modifier une image reproduite, ou qui peuvent exiger une modification dans la méthode normale de filmage sont indiqués ci-dessous.

Coloured covers/  
Couverture de couleur

Coloured pages/  
Pages de couleur

Covers damaged/  
Couverture endommagée

Pages damaged/  
Pages endommagées

Covers restored and/or laminated/  
Couverture restaurée et/ou pelliculée

Pages restored and/or laminated/  
Pages restaurées et/ou pelliculées

Cover title missing/  
Le titre de couverture manque

Pages discoloured, stained or foxed/  
Pages décolorées, tachetées ou piquées

Coloured maps/  
Cartes géographiques en couleur

Pages detached/  
Pages détachées

Coloured ink (i.e. other than blue or black)/  
Encre de couleur (i.e. autre que bleue ou noire)

Showthrough/  
Transparence

Coloured plates and/or illustrations/  
Planches et/ou illustrations en couleur

Quality of print varies/  
Qualité inégale de l'impression

Bound with other material/  
Relié avec d'autres documents

Continuous pagination/  
Pagination continue

Tight binding may cause shadows or distortion along interior margin/  
La reliure serrée peut causer de l'ombre ou de la distorsion le long de la marge intérieure

Includes index(es)/  
Comprend un (des) index

Title on header taken from: /  
Le titre de l'en-tête provient:

Blank leaves added during restoration may appear within the text. Whenever possible, these have been omitted from filming/  
Il se peut que certaines pages blanches ajoutées lors d'une restauration apparaissent dans le texte, mais, lorsque cela était possible, ces pages n'ont pas été filmées.

Title page of issue/  
Page de titre de la livraison

Caption of issue/  
Titre de départ de la livraison

Masthead/  
Générique (périodiques) de la livraison

Additional comments: /  
Commentaires supplémentaires:

This item is filmed at the reduction ratio checked below /  
Ce document est filmé au taux de réduction indiqué ci-dessous.

10X	12X	14X	16X	18X	20X	22X	24X	26X	28X	30X	32X
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

The copy filmed here has been reproduced thanks to the generosity of:

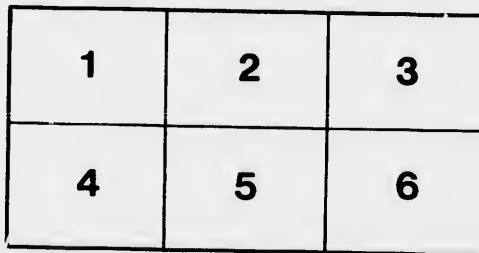
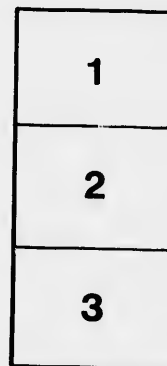
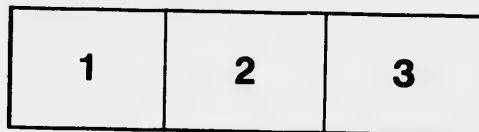
National Library of Canada

The images appearing here are the best quality possible considering the condition and legibility of the original copy and in keeping with the filming contract specifications.

Original copies in printed paper covers are filmed beginning with the front cover and ending on the last page with a printed or illustrated impression, or the back cover when appropriate. All other original copies are filmed beginning on the first page with a printed or illustrated impression, and ending on the last page with a printed or illustrated impression.

The last recorded frame on each microfiche shall contain the symbol  $\rightarrow$  (meaning "CONTINUED"), or the symbol  $\nabla$  (meaning "END"), whichever applies.

Maps, plates, charts, etc., may be filmed at different reduction ratios. Those too large to be entirely included in one exposure are filmed beginning in the upper left hand corner, left to right and top to bottom, as many frames as required. The following diagrams illustrate the method:



L'exemplaire filmé fut reproduit grâce à la générosité de:

Bibliothèque nationale du Canada

Les images suivantes ont été reproduites avec le plus grand soin, compte tenu de la condition et de la netteté de l'exemplaire filmé, et en conformité avec les conditions du contrat de filmage.

Les exemplaires originaux dont la couverture en papier est imprimée sont filmés en commençant par le premier plat et en terminant soit par la dernière page qui comporte une empreinte d'impression ou d'illustration, soit par le second plat, selon le cas. Tous les autres exemplaires originaux sont filmés en commençant par la première page qui comporte une empreinte d'impression ou d'illustration et en terminant par la dernière page qui comporte une telle empreinte.

Un des symboles suivants apparaîtra sur la dernière image de chaque microfiche, selon le cas: le symbole  $\rightarrow$  signifie "A SUIVRE", le symbole  $\nabla$  signifie "FIN".

Les cartes, planches, tableaux, etc., peuvent être filmés à des taux de réduction différents. Lorsque le document est trop grand pour être reproduit en un seul cliché, il est filmé à partir de l'angle supérieur gauche, de gauche à droite, et de haut en bas, en prenant le nombre d'images nécessaire. Les diagrammes suivants illustrent la méthode.

qu'il  
e cet  
t de vue  
ge  
tation  
ués

806  
15/10/16

NATIONAL LIBRARY  
CANADA  
BIBLIOTHÈQUE NATIONALE

A Monsieur le Préfet et à Messieurs les Maires et les Con-  
seillers du Comté de

MESSIEURS,

Personne d'entre vous n'a oublié les efforts faits en 1854 et les années suivantes, pour donner un chemin de fer à la rive nord du Saint-Laurent, et nous mettre en communication avec les grandes villes, et, disons-le, avec tous les marchés du monde. Des circonstances qu'il me serait inutile de rappeler en ce moment, des obstacles plus forts que nos volontés, des intérêts puissants et se croyant lésés, bien qu'à tort, ont paralysé pendant longtemps et empêché jusqu'ici l'accomplissement d'une entreprise si essentielle à votre prospérité et à celle de tous les habitants de la rive nord du Saint-Laurent, y compris les trois principaux centres de population, Montréal, les Trois-Rivières et Québec.

Mais parce que nous avons longtemps dormi, est-ce une raison pour nous de dormir toujours et de rester à jamais dans l'ornière, la pauvreté et l'isolement qui la produit, lorsque tout s'agite, tout se meut et tout prospère autour de nous ? Voyez le Haut-Canada, par exemple : il est tout sillonné de chemins de fer que les diverses localités rurales s'efforcent à l'envi d'attirer à elles par des primes d'encouragement et des souscriptions considérables.

AC 921  
P3  
NO 0168  
PXX

Vous me demanderez, sans doute, pourquoi les cultivateurs du Haut-Canada s'efforcent-ils par tous les moyens de multiplier au milieu d'eux les chemins de fer ? C'est qu'avec eux le temps et l'espace cessent d'exister et que vos produits vous valent chez vous autant que sur les marchés où vous avez coutume de les porter à de grands frais et souvent à de grands sacrifices. C'est qu'avec les chemins de fer il n'y a plus d'hiver, plus ce long emprisonnement qui dure six mois, plus ces horribles chemins d'automne et du printemps encore plus désastreux que la neige à votre prospérité.

Je viens de vous parler du Haut-Canada, mais voyez donc les chemins à lisses qui se multiplient aussi en Bas-Canada, et vous prouveront que, nous aussi, nous comprenons notre intérêt après avoir secoué un préjugé funeste qu'il serait ridicule de combattre aujourd'hui, tant la raison et l'expérience nous disent que, sans les chemins de fer, nous ne pouvons rien.

Nous, habitants de la rive nord, est-ce que nous serions moins intelligents que ceux des autres parties du pays, et que nous tiendrions à rester stationnaires pendant que les autres s'ouvrent des voies rapides de communication et s'enrichissent ? Qui donc le croira à la vue des progrès que vous avez faits malgré tous les désavantages que je vous signalais tout à l'heure.

Ce serait vous injurier que d'insister davantage sur la nécessité du chemin de fer qui vous permettrait de vendre vos produits au moment choisi par vous et conséquemment le plus favorable ; mais ce qu'il est important que nous sachions, c'est que nous pouvons l'avoir, et le commencer même cette année, si nous en avons la ferme volonté, et que, sans vous, il est matériellement impossible. Il faut donc à la compagnie le concours des municipalités qui bordent la rive nord du Saint-

Laurent; il le faut dans la proportion des forces de chacun des grands centres de population et de richesse souscrivant nécessairement davantage. On sait que Québec a déjà souscrit \$1,200,000 et l'on attend aussi une souscription considérable de la ville de Montréal. La compagnie sait que vous n'avez pas besoin de plus d'arguments pour vous convaincre de la nécessité du chemin, et que tout ce qu'il vous faut, ce sont des renseignements sur le mode de secours à donner par vous et sur ses résultats.

Il serait trop long d'énumérer ici tous les avantages, tant au point de vue de l'augmentation de la propriété qu'à celui du commerce, que nous procurerait cette grande voie ferrée. Ce serait répéter ici tout ce que la compagnie écrivait déjà en 1854. Depuis, la population de la rive nord s'est accrue et s'élève déjà à plus de 350,000 âmes.

Je regrette de n'avoir pas sous la main la statistique la plus récente des chemins de fer qui me donnerait des résultats bien autrement concluants; à son défaut, je me servirai de celle dont faisait usage la compagnie au moment où elle s'adressait à vous pour la première fois:

#### COMMERCE LOCAL.

"Partout les chemins de fer ont fait voyager les populations qui ne voyageaient pas auparavant et ont multiplié le fret et le nombre des voyageurs au-delà de toute conception. Ainsi, le chiffre des voyageurs, sur les chemins de fer anglais, qui n'était que de 13,000,000 en 1840, s'est élevé à 73,000,000 en 1853. La population de l'Angleterre, suivant le recensement de 1850, est d'un peu plus de 21,000,000. Cette population s'est donc déplacée plus de trois fois et demie dans l'espace d'une année. Le nombre des voyageurs, dans l'Etat de

New-York seul, sur les chemins de fer, a été de plus de 7,000,000 en 1853, et, ainsi, la population s'est déplacée plus de deux fois dans une année. Le nombre des voyageurs qui était de 110,000 par année, entre Glasgow et Greenock, dépasse, aujourd'hui, 2,000,000 : c'est cinq fois la population de ce district. En 1814, le nombre des voyageurs, entre Glasgow et Paisley, était de 10,000 par an ; en 1842, il s'élevait déjà à plus de 900,000. Durant cet espace de temps, la population ne s'était que doublée. Le trafic était devenu neuf fois plus considérable ; et pour un voyage que faisait un habitant de Glasgow ou de Paisley en 1814, il en faisait 45 en 1842.

“ Toutes les statistiques prouvent qu'un chemin de fer d'une longueur ordinaire tire de chacun des habitants du pays qu'il traverse, un revenu net de dix à quinze schellings. Le gain net des chemins de fer du Massachusetts excède seize schellings et trois deniers par chaque tête de la population de cet état. Le chemin de fer de l'Erié et New-York traverse un pays de 445 milles de longueur et qui contient une population de 352,000 âmes. Le gain net par tête sur ce chemin est de douze schellings et demi. La population est de 28 âmes par mille carré. Or, la population de la rive Nord du Saint-Laurent, entre Québec et Montréal, est beaucoup plus dense. Cette population, en moyenne, ne s'étend pas à plus de 15 milles dans l'intérieur ; mais, en prenant 15 milles pour la moyenne, on aura 128 habitants par mille carré, et une population de 300,000 âmes pour une longueur de 156 milles. On peut donc, sans crainte, évaluer à dix schellings, par tête, le profit net que les 300,000 habitants de la rive Nord et les 70,000 de la rive Sud donneront à notre chemin, ou à £185,000.”

“ Ceci était écrit en 1854, maintenant le nombre de la population par mille carré est de beaucoup plus considérable et donnera, par conséquent, un résultat plus favorable.

Lorsque la compagnie vous parlait du commerce de l'Outaonais et de ses tributaires comme devant nécessai-



rement influer sur votre chemin, il n'était pas question, si ce n'est en théorie peut-être, du chemin de fer central de l'Outaouais. Or, non-seulement cette entreprise s'accomplit en ce moment, mais encore elle demande à s'allier à nous pour n'en former qu'une seule avec la perspective, l'on peut dire certaine, aux deux, de former partie du grand chemin de fer du Pacifique dont nos hommes d'état s'occupent si sérieusement. Alors le chemin de fer de la rive nord ne serait plus seulement un chemin local et soutirant uniquement le commerce local, mais le plus important chaînon de cette grande chaîne de communications qui s'étendra bientôt du Pacifique à l'Atlantique, parce qu'il en possèdera le terminus Atlantique. En attendant ce jour certain d'une prospérité et d'une grandeur certaine et peu éloignée, qu'il me soit permis de vous parler plus particulièrement des résultats immédiats de l'existence de notre chemin de fer en ce qui regarde le commerce du seul Outaouais :

#### OUTAOUAIS.

“ Jusqu'ici nous n'avons rien dit d'un commerce que ni les vapeurs ni les bâtiments à voile ne sauraient accaparer et que flotte sur le St. Laurent et ses tributaires, au gré du courant, du vent et de la tempête ; nous voulons parler du commerce du bois carré.

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

“ On évalue à dix pour cent, sur la valeur, la perte qu'éprouve le bois dans ce trajet qui dure quelquefois six, quelquefois même douze mois, quand la crue des eaux n'est pas suffisante pour le faire flotter, mais jamais moins de trois mois ; 10 pour cent sur £1,000,000, c'est £100,000.

“ Le prix du transport du bois, du lieu où il est coupé jusqu'à Québec, est trois sous, et un sou et demi de Bytown à Québec. En évaluant à 20,000,000 le nombre de pieds de bois coupés, on aura pour le transport, £125,000.

“ Si, ensuite, sur £1,000,000 vous comptez l'intérêt pour les trois mois du transport, vous aurez encore £15,000.

“ Mais, comme le bois coupé, durant l'hiver, ne peut flotter dans les rivières que lors de la crue des eaux, il n'arrive que très tard à Québec, le printemps, et les marchands sont, en conséquence, obligés d'accumuler, l'automne, dans ce dernier port, plusieurs millions de pieds de bois pour charger la flotte du printemps. La quantité hivernée à Québec, en 1853, a été de 12,000,000 de pieds; celle maintenant en hivernement dépasse 9,000,000. Prenons 10,000,000 pour la moyenne, et évaluons ces 10,000,000 à £500,000; les marchands auront à payer six mois d'intérêt sur ces £500,000, ou £15,000.

“ Sur les chemins de fer de Bytown et de la rive Nord, le bois se rendrait de Bytown à 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.

“ Maintenant, en réunissant toutes ces sommes, on aura £255,000, dont il faut retrancher £62,500 pour le coût du transport du bois jusqu'à Bytown et £7,500 pour l'intérêt à payer sur le coût du bois durant le transport jusqu'à Bytown, ou £185,500, qu'il faudra partager entre le chemin de fer de Bytown et le vôtre, dans la proportion des longueurs de ces deux chemins, donnant £74,000 au chemin de Bytown, et à celui de la rive Nord, £111,000 ou £66,000 de profit net après qu'on aura déduit 40 pour cent pour le coût de mise en opération.

“ Sur le chemin de fer de Reading (Etats-Unis), dont la recette brute fut de £620,156 2 6 en 1852, on a transporté le charbon de terre, à une distance de 94 milles, pour un peu plus de 43 sous le tonneau, y compris ce qu'il en coûte pour ramener les chars vides. Ces 43 sous équivalent à 71 sous pour une distance de 156 milles;

et, encore, le coup de mise en opération n'augmente pas, tant s'en faut, dans la proportion de l'augmentation de la longueur du chemin. Or £111,000, c'est plus de 106 sous par tonneau. Nul doute donc que le bois carré se rendra, de l'Outaouais à Québec, sur votre chemin.

“ Le Commerce de l'Outaouais est le commerce proprement dit de Québec, son commerce naturel, et qu'on ne saurait lui ravir à moins que ses habitants, dormant dans une coupable apathie, ne lui laissent prendre le chemin de Portland; et ce commerce, sous l'influence des grands travaux d'améliorations qui couvrent le pays, est destiné à prendre des proportions colossales.

“ Pour donner une idée complète de l'Outaouais et de ses immenses ressources, nous allons citer les paroles imposantes du gouverneur-général, témoin désintéressé, dont la voix ne portera point le doute et le soupçon dans les esprits.

“ Cette région importante, ” dit lord Elgin au duc de New-Castle, dans sa dépêche du 5 novembre 1853, “ emprunte son nom au grand fleuve qui le traverse dans toute son étendue, et qui, bien que tributaire du Saint-Laurent, est l'une des rivières les plus considérables qui coulent, sans interruption, de leur source à leur embouchure, dans les domaines de Sa Majesté. L'Outaouais reçoit les eaux d'une vallée de 80,000 milles superficiels et de rivières dont quelques-unes sont aussi grandes que les principales rivières de la Grande-Bretagne. Ces rivières ouvrent à l'entreprise du marchand de bois les forêts presque inépuisables de pin qui couvrent ce vaste pays et leur sert de routes pour porter leur produit au marché. Les particuliers dépensent chaque année des sommes considérables à l'amélioration de ces rivières. Le parlement, dans sa dernière session, a voté £50,000 pour rendre navigable la partie supérieure de l'Outaouais et construire un canal en un lieu de la rivière embarrassée par des *rapides*.....

“ On croit que la vallée de l'Outaouais, outre son bois et ses pouvoirs d'eau, est riche en minéraux dont probablement l'on pourra tirer partie plus tard. Il est aussi digne de remarque que la route de l'Outaouais, du Mataouais, du lac Nipissing, et de la rivière Française, est

celle par laquelle les Européens pénétrèrent d'abord dans les régions de l'Ouest. Champlain, en 1615, se rendit, par cette route, jusqu'au lac Nipissing et de là jusqu'à la vaste et tranquille mer intérieure, à laquelle il donna le nom si convenable de *mer douce*. Le père récollet Le Carron porta l'évangile aux tribus huronnes par le même chemin et y fut bientôt suivi par ces missionnaires jésuites dont la patience et les souffrances constituent la portion véritablement héroïque des annales historiques de l'Amérique. Cette route est depuis assez longtemps presque abandonnée pour celle du Saint-Laurent et des lacs. La distance, cependant, de Montréal à la baie Georgienne, qui fait immédiatement face à l'entrée du lac Michigan, est, par la route de l'Outaouais, d'environ 400 milles, tandis que la distance, entre les deux mêmes points, est de 1,000 milles par la route du Saint-Laurent. De ce lieu, la baie Georgienne, au saut Sainte-Marie, le plus éloigné des détroits (saut Sainte-Marie, Détroit et Niagara.) points auxquels les régions qui avoisinent les deux côtés des quatre grands lacs, Supérieur, Huron, Érié et Ontario, se rapprochent, la distance est de 150 milles. Il est conséquemment probable qu'avant peu d'années, l'on préférera l'Outaouais comme voie ferrée, si non comme route d'eau, pour aller de Montréal aux vastes et fertiles régions du Nord-Ouest. ”

“ L'Outaouais compte vingt tributaires de première classe dont quelques-uns ont des cours de 300 milles de longueur, et un grand nombre de tributaires de moindre grandeur. La longueur de l'Outaouais est d'environ 600 milles.

“ La vallée de ce fleuve abonde en minerais, tels que le fer, la plombagine, le plomb et le cuivre

“ Le Saint-Laurent, malgré son énorme longueur comparative, est, depuis longtemps, préféré à l'Outaouais comme route de l'Ouest, à cause du volume de ses eaux et de la supériorité de sa navigation. Mais les chemins de fer changent la face des pays, effacent tout, excepté, toutefois, les rapports des mesures géométriques. Et, encore, ceux-ci n'ont de valeur, pour le commerce, que si les moyens de communication sont les mêmes partout.

Ce n'est donc, comme l'a dit lord Elgin, qu'au moyen d'un chemin de fer que la route de l'Outaouais, plus courte de 200 lieues (600 milles) que celle du Saint-Laurent, reprendra sa position commerciale que devina le génie du missionnaire jésuite. Or, un chemin de fer se construit, à l'heure qu'il est, entre Montréal et Bytown, un autre entre Arnprior et Pembroke; et les deux compagnies réunies des chemins de fer de Bytown et de la rive Nord ont formé le projet de continuer cette voie ferrée de l'Outaouais jusque sur les bords de la *Mer Douce* (le lac Huron) et même jusqu'au "dernier des détroits" (le saut Sainte-Marie.)

#### LE SAINT-AURICE.

"Après l'Outaouais, comme source de revenu pour votre chemin, vient le Saint-Maurice, cet autre fleuve tributaire du Saint-Laurent. Le Saint-Maurice est à peine exploré et déjà ses forêts les plus reculées frémissent sous la hache du bûcheron. Jusqu'à naguère, le missionnaire seul et le *voyageur* remontaient son cours long de plus de 100 lieues, dans un frêle canot, le premier, pour porter la nouvelle de l'évangile aux tribus sauvages jusque sur les bords de la baie d'Hudson, le second, pour faire la guerre aux animaux des bois et les dépouiller, au nom du luxe, de leurs épaisses et riches fourrures.

"Cette grande rivière, qui possède d'innombrables tributaires dont quelques-uns ont de 150 à 200 milles de longueur, soutire les eaux d'un pays d'au moins 80,000 milles en superficie.

"Déjà des compagnies puissantes, faisant le commerce de bois entre le Canada et les Etats-Unis, ont construit d'immenses scieries aux Trois-Rivières, à l'embouchure même du Saint-Maurice; ces compagnies doivent construire un chemin de fer qui, suivant les bords du Saint-Maurice, se prolongera jusqu'aux Piles, situées à onze lieues des Trois-Rivières. Aux Piles commence une belle navigation de vingt-cinq lieues pour les bateaux à vapeur qui peuvent remonter le Saint-Maurice jusqu'aux *Fourches*; et le gouvernement a déjà dépensé des som-

mes considérables pour améliorer le cours de cette rivière et faciliter la descente du bois.

“ La quantité de provisions de toute nature qui gagne le Saint-Maurice, en ce moment, pour nourrir les milliers de personnes employées au commerce du bois est considérable, et tous nos grands marchands de bois de Québec y sont à l'œuvre. Le bûcheron de l'Outaouais, en remontant l'un des tributaires de cette rivière, le Gatineau, vient couper le bois dans le lieu même arrosé par les tributaires du Saint-Maurice. C'est dire que le bois du Saint-Maurice est de plus de 150 lieues plus près du marché que celui de l'Outaouais, et que le commerce de la première rivière aura bientôt atteint les proportions du commerce de la dernière.

“ Les pouvoirs d'eau sur le Saint-Maurice et ses tributaires sont innombrables, et la *mine de fer* y est exploitée depuis plus de 150 ans. Tout le monde connaît les célèbres forges de Saint-Maurice, situées à trois lieues des Trois-Rivières. Ceux qui, à l'heure qu'il est, exploiteraient sur une grande échelle le fer du Saint-Maurice, feraient une fortune immense ”

Il en existe d'autres, un peu plus dans l'intérieur, qui ont un commencement d'exploitation et en permettent une beaucoup plus considérable.

“ La ville des Trois-Rivières, si longtemps pauvre, a pris un grand essor depuis la création de ce nouveau commerce, et elle est évidemment destinée à devenir un centre considérable de population et de richesse.

“ Tout annonce donc, pour le Saint-Maurice, un grand avenir. Or, cette rivière tombe à angle droit sur le chemin de fer de la rive Nord, et nulle concurrence ne saurait lui en enlever le commerce.

“ Notre chemin a cela de particulier et d'éminemment avantageux qu'en aucun de ses points la concurrence ne peut l'atteindre, dans le présent comme dans l'avenir.

“ Est-ce donc exagérer qu'évaluer à £15,000 le revenu net annuel que le commerce du Saint-Laurent donnera au chemin de fer de la rive Nord ? ”

Quand ce qui précède s'écrivait, il n'était pas encore question du chemin de fer des Piles et de la Navigation

du Saint-Maurice, c'est-à-dire cette grande source de commerce et de prospérité tant pour la ville des Trois-Rivières que pour le chemin de la rive nord.

LA PROPRIÉTÉ FONCIÈRE ET LA PRODUCTION.

“ Nous avons pu tirer du recensement incomplet de 1850 quelques renseignements qui donneront au moins une idée des ressources du pays que doit traverser votre chemin ou auquel il doit servir de route au marché.

“ La superficie de ce pays est de 57,635 milles carrés; sa valeur foncière, cotisée, à part Montréal et Québec, de £8,529,335. Et si l'on fait la même proportion (25 : 40) que pour Québec, avec encore plus de raison que pour cette ville, puisque les habitants des districts agricoles cachent au recenseur la valeur de leurs propriétés par la crainte qu'ils ont de la taille, sa valeur réelle sera £13,646,936.

“ Ajoutez à ce chiffre la valeur de la propriété foncière des villes de Québec et de Montréal, et vous aurez, en chiffres ronds, £25,550,000.

	1850.		Valeur.
Pommes de terre,	1,325,888	minots,	£165,736
Blé,	892,529	“	334,698 1 10½
Orge,	89,620	“	17,924
Pois,	403,143	“	201,572 10
Seigle,	89,779	“	17,955 16
Blé sarrasin,	247,921	“	49,584 4
Blé d'Inde,	87,138	“	32,676 15
Avoine,	3,475,847	“	521,327 1
Navets,	3,758	“	5,234 17 6
Carottes,	23,136	“	1,735 4
Betteraves des champs,	48,837	“	3,662 15 6
Fèves,	5,238	“	1,964 5
Mil et graines à herbe,	3,568	“	2,676
	---		
Total,	6,796,402	minots,	
Foin,	207,692	tonneaux,	872,302 13
Bœuf, (en baril)	10,550	barils,	31,650
Lard, (en baril),	38,221	“	133,776 10
Farine,	38,066	“	81,836 18
Lin et chanvre,	559,014	livres,	27,950
Tabac,	198,745	“	6,210 15 7½
Laine,	393,138	“	39,313 16
Sucre d'érable,	1,694,261	“	28,237 13 8
Bourre,	2,228,501	“	104,278 7 2

	1850.		Valeur.
Fromage,	60,482	"	2,520 1 8
Drap foulé,	240,208	verges,	54,046 16
Toile,	423,024	"	26,939
Flanelle et drap non foulé,	227,438	"	28,429 15
Taureaux, bœufs et bouvillons,	27,501		137,505
Vaches à lait,	109,647		438,588
Veaux et génisses,	51,924		38,943
Chevaux,	57,729		865,935
Moutons,	184,893		92,446 10
Cochons,	81,202		101,502 10
Total,			£4,449,159 18 0

" Ces chiffres sont considérablement au-dessous de la réalité, mais ils n'en donnent pas moins à la production de ces districts agricoles une valeur de £4,449,159 18 0, chiffre auquel il faudrait ajouter la valeur de la potasse, du bois scié, du bois de chauffage, des volailles, des œufs exportés en quantités considérables aux Etats-Unis, des fruits, etc.

#### EFFETS DES CHEMINS DE FER SUR LA PROPRIÉTÉ.

" Mais on peut dire que les chemins de fer calculent, pour leur prospérité, encore plus sur l'avenir que sur le présent ; ils créent et fécondent l'avenir, et donnent à la propriété foncière une valeur à laquelle, sans eux, elle ne devait jamais atteindre. L'état du Michigan atteste cette vérité d'une manière étonnante. Les *Southern Michigan* et *Central Michigan rail-roads* furent terminés jusqu'à Chicago en 1852. La cotisation de la propriété foncière de l'Etat était en

1851	21,526,957 piastres.
1853	76,435,495 "
Augmentation,	55,408,538 piastres.

" La propriété foncière a donc plus que triplé dans l'état de Michigan en deux ans. Maintenant, nous allons faire voir que cette augmentation est uniquement due aux chemins de fer. Les comtés qui ne sont pas traversés par des voies ferrées sont restés à peu près stationnaires, tandis que les autres ont acquis une valeur extraordinaire.



## COMTÉS TRAVERSÉS PAR LE CENTRAL MICHIGAN.

	1851.		1853.	
Wayne,	3,833,213	piastres,	16,897,331	piastres.
Westenaw,	2,561,373	"	7,395,000	"
Jackson,	1,516,459	"	4,810,655	"
Calhoun,	1,637,437	"	3,648,816	"
Kalamazoo,	1,894,182	"	4,810,655	"
Van Buren,	541,663	"	1,683,561	"
Total,	11,984,427	piastres,	39,246,018	piastres.

## COMTÉS TRAVERSÉS PAR LE SOUTHERN MICHIGAN.

	1851.		1853.	
Monroe,	960,344	piastres,	1,336,000	piastres.
Saint-Joseph,	1,088,344	"	4,119,567	"
Fillstate,	903,240	"	4,167,225	"
Branch,	837,280	"	4,118,674	"
Berriam,	875,749	"	2,874,354	"
Lenawee,	411,666	"	1,209,448	"
Total,	5,166,623	piastres,	17,825,269	piastres.

“ Ces douze comtés emportent, à eux seuls, les trois quarts de l'augmentation totale, au lieu d'un septième, qui serait la part leur revenant si l'augmentation avait été uniforme dans tout l'Etat. ”

En ce qui regarde les produits de la rive Nord, la compagnie bâsait ces calculs sur le recensement de 1850. Or, le recensement de 1861 a établi un résultat bien autrement important, et que sera-ce donc quand nous aurons celui de 1871 ?

On se plaint avec raison que notre population laisse le pays pour aller chercher de l'ouvrage à l'étranger ; le chemin de fer donnera non seulement cet ouvrage qui nous manque, mais encore encouragera nos jeunes gens à ouvrir des terres, parce qu'ils sauront que leurs produits auront de la valeur, qu'ils pourront les vendre au plus haut prix, au moment choisi par eux, et qu'ainsi leur labeur honorable leur donnera cet argent comptant qui les tente tant d'habitude et que leur procure un travail manuel pénible à l'étranger.

Nous avons vu que Québec serait nécessairement,

pendant au moins sept mois de l'année, le terminus atlantique du grand chemin de fer inter-océanique ; il n'est donc pas hors de propos d'en faire connaître approximativement le mouvement commercial par le chiffre de sa grande navigation.

ARRIVAGES AU PORT DE QUÉBEC, DEPUIS 1841  
jusqu'en 1853 inclusivement.

ANNÉES.	BÂTIMENTS.	TONNAGE.
1845 .....	1699 .....	628,389
1846 .....	1699 .....	623,791
1847 .....	1444 .....	542,505
1848 .....	1350 .....	494,247
1849 .....	1328 .....	502,513
1850 .....	1341 .....	485,905
1851 .....	1469 .....	573,397
1852 .....	1234 .....	506,123
1853 .....	1351 .....	570,738

ARRIVAGES ET DÉPARTS AU PORT DE QUÉBEC  
DEPUIS 1854 jusqu'en 1869 inclusivement.

ANNÉE.	ARRIVAGES.		DÉPARTS.	
	Vaisseaux.	Tonnage.	Vaisseaux.	Tonnage.
1854	1,416	618,926	1,558	693,588
1855	750	354,262	877	408,994
1856	990	462,063	1,083	510,835
1857	1,283	609,444	1,355	644,262
1858	1,007	501,653	1,058	518,600
1859	970	510,984	1,051	539,135
1860	1,429	679,892	1,491	685,576
1861	1,571	791,712	1,534	767,142
1862	1,347	631,795	1,319	619,106
1863	1,661	807,647	1,785	861,208
1864	1,425	709,457	1,561	777,575
1865	1,396	756,984	1,547	902,554
1866	1,300	675,764	1,410	727,793
1867	1,211	625,383	1,252	637,410
1868	958	646,511	1,038	754,600
1869	993	674,214	993	662,995

Tout donc nous dit que le chemin de fer de la rive Nord non-seulement est désirable au point de vue de l'augmentation de la valeur de la propriété et au développement de nos ressources industrielles et agricoles, mais encore qu'il sera rétributif par lui-même comme entreprise commerciale et que, par conséquent, il n'y a aucun danger quelconque à lui donner son concours.

Je crois vous avoir déjà dit, en commençant, qu'avec l'aide des municipalités dans la mesure de leurs moyens et les octrois de terres qui sont garantis par la loi, nous avons suffisamment pour bâtir le chemin dans un temps très-court, mais que, sans cette aide, il était impossible. Je m'adresse donc à vous avec confiance, au nom de la compagnie que je suis chargé de représenter en cette circonstance, pour vous prier de joindre vos efforts aux nôtres et de souscrire le plus largement possible, afin d'assurer plus certainement le succès de notre commune entreprise. Je m'adresse à votre intelligence et à votre cœur ; je sais que vous avez la volonté de procurer à ceux que vous représentez la plus grande somme de bien-être et de prospérité possible, et je sais également que vous êtes convaincus que, par le chemin de fer, vous pourrez leur procurer ce bien-être et cette prospérité. Mais l'entendement et la bonne volonté ne suffisent pas pour accomplir les œuvres grandes et patriotiques ; votre expérience de tous les moments vous a dit qu'il faut encore l'action. Elle ne dit que trop, à nous tous, que si nous avons agi plus tôt, il y a longtemps que le chemin du nord serait fait, et que nous posséderions cette richesse dont jouissent les autres localités du pays traversées par les chemins de fer. Nous sommes les seuls dans cette position humiliante et arriérée, aurions-nous donc moins d'intelligence et de courage que les habitants des autres parties du pays, et comprendrions-

nous moins bien qu'eux notre intérêt, tandis que nous avons bien plus de ressources pour bâtir notre chemin qu'ils en ont eues pour bâtir les leurs? Non-seulement veuillez agir, mais encore agir de suite, parce qu'il est important, pour toutes les raisons possibles, de commencer le chemin cet automne.

J'ai l'honneur d'être,

Messieurs,

Votre très-humble et très-obéissant serviteur,

JOSEPH CAUCHON,  
Président C. F. N. N. T. S. M.

