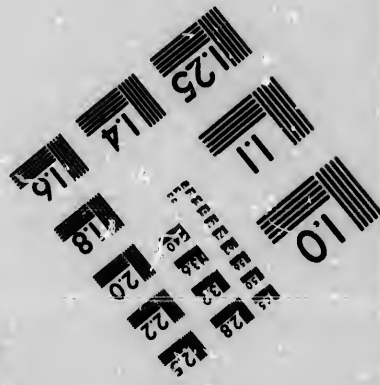
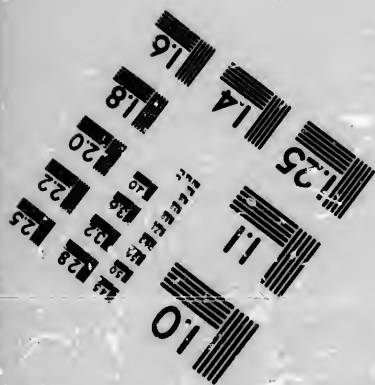
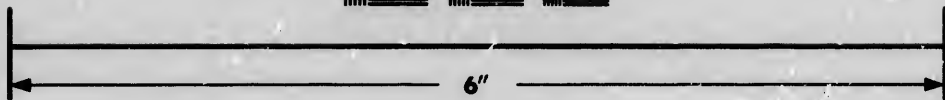
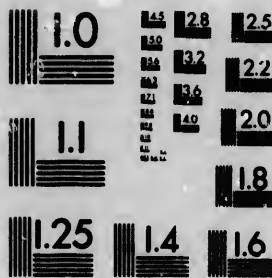


**IMAGE EVALUATION
TEST TARGET (MT-3)**



**Photographic
Sciences
Corporation**

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

**CIHM/ICMH
Microfiche
Series.**

**CIHM/ICMH
Collection de
microfiches.**



Canadian Institute for Historical Microreproductions / Institut canadien de microreproductions historiques

© 1985

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 sitar 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
- Covers damaged/
Couverture endommagée
- Covers restored and/or laminated/
Couverture restaurée et/ou pelliculée
- Cover title missing/
Le titre de couverture manque
- Coloured maps/
Cartes géographiques en couleur
- Coloured ink (i.e. other than blue or black)/
Encre de couleur (i.e. autre que bleue ou noire)
- Coloured plates and/or illustrations/
Planches et/ou illustrations en couleur
- Bound with other material/
Relié avec d'autres documents
- 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
- 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.
- Additional comments:/
Commentaires supplémentaires: 1 feuille (verso blanc)

- Coloured pages/
Pages de couleur
- Pages damaged/
Pages endommagées
- Pages restored and/or laminated/
Pages restaurées et/ou pelliculées
- Pages discoloured, stained or foxed/
Pages décolorées, tachetées ou piquées
- Pages detached/
Pages détachés
- Showthrough/
Transparence
- Quality of print varies/
Qualité inégale de l'impression
- Includes supplementary material/
Comprend du matériel supplémentaire
- Only edition available/
Seule édition disponible
- Pages wholly or partially obscured by errata
slips, tissues, etc., have been refilmed to
ensure the best possible image/
Les pages totalement ou partiellement
obscurcies par un feuillet d'errata, une pelure,
etc., ont été filmées à nouveau de façon à
obtenir la meilleure image possible.

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 type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

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

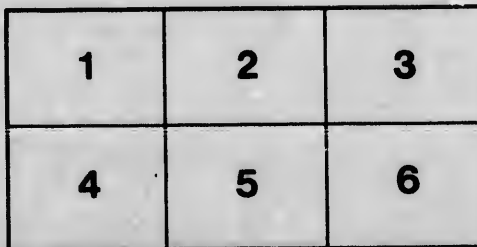
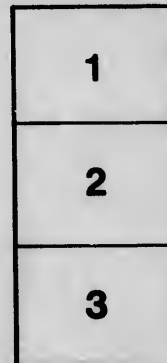
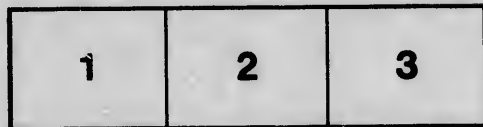
National Library of Canada

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 ∇ (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 ∇ 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.

rrata
o

belure,
n à

32X

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 enfouis 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 convoquée 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.

