

Puis ce chemin nous mettrait en communication avec une riche contrée, qui n'attend que cela pour développer ses immenses richesses minérales, agricoles et forestières. Les comtés de Lévis, Beauce et Dorchester, qui traverseraient cette ligne, renferment une population de 68,863 personnes et produisaient en 1850 au-delà de 211,501 tonneaux de céréales. Cette production a beaucoup augmenté depuis et prendrait un nouvel accroissement, si elle était favorisée par une bonne voie de communication avec Québec et Lévis, où elle trouve un débouché. Ces deux villes retireraient aussi de grands avantages de la construction de ce chemin, qui réduirait de beaucoup le prix du bois et des céréales qui nous viennent en si grande quantité de la Beauce et des autres localités traversées par la ligne projetée. Il se consomme chaque année dans les villes de Québec et de Lévis, environ 120,000 cordes de bois de chauffage, dont une partie nous vient des paroisses situées en arrière de Lévis. Le transport de ce bois par un chemin de fer en réduirait le prix d'au moins une piastre par corde : or, en supposant qu'il nous en vienne seulement 40,000 cordes par an, chiffre qui sera dépassé, notre population, grâce à la confection du chemin projeté économiserait chaque année \$10,000!

On sait aussi qu'on exporte une grande quantité de bois carré des forêts bordant le tracé du chemin de Lévis et Kennebec. Dans le prospectus que nous avons sous les yeux, on porte cette quantité à 40,000,000 de pieds. Ce bois est amené, pour être préparé, aux scieries de Lévis, d'où il est en grande partie exporté aux États-Unis. En bien! avec le chemin de Lévis et Kennebec, il serait exporté directement par cette nouvelle voie, car dès que le chemin serait construit, les marchands de bois établiraient des scieries sur son parcours, où l'on rencontre de magnifiques pouvoirs d'eau, pour exempter les frais de l'amener ici pour l'exporter ensuite dans la même direction.

La construction de ce chemin améliorerait aussi la condition de nos ouvriers, en même temps qu'elle donnerait une nouvelle impulsion à nos manufactures. En réduisant les frais de transport, on réduirait également le prix des produits agricoles qui nous viennent en si grande quantité des paroisses situées le long de ce chemin entre Lévis et Sainte-Marie. C'est là un point qui a bien son importance, car si nous voulons devenir un grand centre industriel, il nous faut prendre tous les moyens de réduire les frais de vie des classes ouvrières. Enfin, le chemin de Lévis à Kennebec est d'autant plus important au point de vue industriel, qu'il diminue les dépenses de nos ouvriers et assurera un plus grand nombre de consommateurs aux produits de nos fabriques : en un mot, il nous donnera ce *back country*, sans lequel un centre de commerce et d'industrie ne saurait se développer considérablement.

Nous espérons donc que nos capitalistes se feront un devoir d'encourager cette entreprise et de fournir les sommes requises pour son exécution ; ils sont intéressés à la construction de cette ligne, qui sera une des grandes artères du commerce et de l'industrie de Québec et de Lévis. Ce serait vraiment une honte pour nos hommes d'affaires, si les promoteurs de cette entreprise étaient forcés de sortir de Québec et de Lévis pour trouver l'argent dont ils ont besoin, environ \$300,000. S'ils ne veulent pas encourager cette entreprise nécessaire à Québec, ils méritent à juste titre le reproche d'égoïsme et d'apathie qu'on leur adresse si souvent. — *Canadien*.)

Le travail de l'été prochain.—D'ici à quelques années, il est peu de pays qui puissent offrir autant d'avantages aux immigrants que le Canada. Les européens qui s'éloignent de leurs pays viennent en Amérique pour trouver un travail rémunérateur : or il n'est pas de contrée dans le monde où il doive se faire autant d'ouvrage qu'au Canada. On peut s'en former une idée par l'énumération des travaux qui seront commencés l'été prochain. Voici les principaux :

Chemin du Pacifique.....	\$ 80,000,000
do Intercolonial.....	8,000,000
do Colonisation du Nord.....	3,000,000
do Rive Nord.....	3,000,000
do Ontario et Québec.....	3,000,000
do Lévis et Kennebec.....	2,000,000
do Sheldord et Chambly.....	1,000,000
Canal Welland.....	4,000,000
Estacades de Carillon.....	500,000
Canal de Grenville.....	400,000
Bureau de Poste à Montréal.....	200,000
Palais de Justice à Québec.....	100,000
	\$105,200,000

On commencera l'été prochain, ou l'on continuera tous ces travaux. En supposant qu'on en fasse seulement la dixième partie, il sera dépensé \$10,520,000 ! C'est une magnifique aubaine pour nos ouvriers et pour les immigrants qui nous arriveront. Si on ajoute à cela ce

qui sera dépensé dans les entreprises privées, on peut dire sans crainte qu'il y aura une quinzaine de millions à gagner.

La confection de ces travaux donnera donc une impulsion vigoureuse aux affaires, qui prendront un développement extraordinaire. La demande de la main d'œuvre on augmentera naturellement le prix et nous pouvons prédire à nos ouvriers une ère de prospérité inouïe. Au lieu d'être obligés d'aller chercher de l'emploi aux États-Unis ou ailleurs, nos travailleurs ne seront embarrassés que par le choix de l'ouvrage. — *Canadien*.)

Les forges de la Nouvelle-Ecosse.—Nous trouvons dans le *Chronicle*, d'Il d'Il, d'intéressants détails sur les mines de fer et les forges de la Nouvelle-Ecosse.

“Les forges de l'Acadie, dit-il, ont été ouvertes en 1849 et jusqu'aujourd'hui, on y a constamment employé le charbon de bois pour fondre le minerai, avec lequel on produisait ainsi un fer supérieur, mais très dispendieux. Or l'Intercolonial a ouvert une voie de communication entre les hautes terres du Bassin de Cumberland, à Spring Hill, et les mines de l'Acadie, distance d'environ trente milles, ce qui réduit considérablement les frais de production du fer et fait prendre de l'extension aux opérations.”

Le terrain qui contient le minerai comprend une étendue de treize milles de longueur, sur le versant sud des montagnes Cobequid. Ce minerai se trouve à l'état d'hématite brune et de limonite. Le minerai rendu aux forges coûte environ \$2.50 le tonneau et produit environ cinquante pour cent de fer.

La préparation du charbon de bois seulement emploie cent dix hommes qui en 1871 en ont préparé 153,140 minots. Ce charbon coûte environ un tiers de cent la livre.

Depuis l'ouverture de ces forges en 1849, il y a été préparé 50,000 tonneaux de fer qui ont rapporté \$965,000. Les forges sont dans une bâtisse qui a 180 pieds de longueur et 80 de largeur. À côté des forges se trouve une fonderie qui a 300 pieds de longueur sur 40 de largeur. Dans cette fonderie, on prépare une foule de gros articles en fer, notamment des roues pour les chars et les locomotives. Ces roues, dont on a fabriqué 3769 pendant les derniers neuf mois, sont exportées dans toutes les parties du Canada, ainsi qu'au Mexique et aux Indes.

A quelques arpents des forges se trouve la bâtisse où l'on prépare l'acier, bâtisse qui a 250 pieds de longueur sur 40 de largeur. Cette usine est munie de tous les appareils nécessaires pour préparer deux tonneaux d'acier par jour et pour en convertir vingt tonneaux en barres tous les jours.

Le *Chronicle*, qui nous donne tous ces renseignements, dit que la compagnie se propose d'augmenter encore ses opérations.

Un nouveau chemin de fer.—Un correspondant qui signe “Saint-Maurice” écrit au *Herald* une lettre dans laquelle il expose un nouveau projet de chemin de fer.

Ce correspondant fait d'abord connaître les ressources du territoire du Saint-Maurice, qui comprend la vallée de cette rivière et celles de ses tributaires. Cette région est couverte de forêts inépuisables, exploitées par 16 maisons dont les permis de couper du bois couvrent une étendue de 11,270 milles en superficie. Ces maisons emploient dans leurs chantiers 4,000 hommes et 1,000 chevaux. Il se fait donc une grande consommation de produits agricoles dans ces chantiers et il est évident que l'agriculture y trouverait un sûr écoulement pour ses produits, ainsi que le prouve la prospérité dont jouissent les colons établis sur les bords du Saint-Maurice.

Pour ouvrir cette contrée à la colonisation, le correspondant du *Herald* propose de construire un chemin de fer à voie étroite allant de Montréal à la Rivière Mantawan, l'une des branches du Saint-Maurice. Ce chemin traverserait les cantons de Rawdon, Cathcart, Argenteuil, Joliette, Conzeelles et Prévost, et aurait environ 85 milles de longueur. En estimant la confection de la voie à \$14,000 le mille, 85 milles à \$14,000 feraient \$1,190,000, plus le matériel roulant..... 150,000, le coût total serait de \$1,340,000.

Supposant que les municipalités souscrivent \$340,000, il n'y aurait que \$70,000 d'intérêt à payer. Et si le gouvernement de Québec accorde le subside de 3 par 100, l'intérêt annuel se trouverait réduit à \$4,008, que le transport du bois seul paierait.

Ce projet, qui paraît facile à réaliser, montre combien les citoyens de Montréal savent apprécier la valeur des chemins de fer. Il est fort regrettable qu'on ne soit pas animé du même esprit à Québec, où l'on montre tant d'apathie pour la construction du chemin de fer du Lac Saint-Jean, qui nous ouvrirait le *back country* dont nous avons tant besoin ! Ce chemin nous mettrait en relation avec une riche contrée, peuplée d'une trentaine de mille habitants qui ferait tout son commerce à Québec. Espérons que cet exemple nous profitera. — *Le Canadien*.