

vons que son volume d'affaire a graduellement monté de 500 tonneaux de fret, par saison, dans le commencement à 3 ou 4000 tonneaux dans les dernières années. Ce trafic se divise : $\frac{6}{7}$, pour les arrivages et $\frac{1}{7}$, pour les expéditions.

Toutefois, avec le développement de l'Industrie et le progrès de l'agriculture les chemins de fer ont dû faire leur apparition et le système d'autrefois a définitivement cédé le pas à celui de nos jours.

Ce n'est guère avant 1860 que le Grand Trunk, avec sa section Richmond-Québec, entra en activité dans la partie sud de notre division, et seulement vers 1865 avec son embranchement Arthabaska-Doucet's Landing. Mais pour notre Centre son influence ne se fit réellement sentir qu'une dizaine d'années plus tard. L'année précédant l'ouverture du chemin de fer du Nord, en 1875-76, le volume d'affaire de sa tête de ligne, Doucet's Landing, figure déjà avec un total de fret de 7,500 tonneaux, dont 2,500 pour les expéditions et 5,000 pour les arrivages. En 1880, il était de 14,000 tonneaux, dont 12,000 pour les expéditions et 2000 pour les arrivages ; et en 1885 de 16,000 tonneaux, avec 10,500 pour les expéditions et 5,500 pour les arrivages.

En 1876-77, le nouveau et redoutable compétiteur, le chemin de fer du Nord avec l'embranchement des Piles, entra en ligne. Il transportait de son côté, et dès la première année, un volume de fret dépassant de beaucoup celui de la ligne des vapeurs et celui du chemin de Doucet's Landing. En 1882, son trafic était de 18,750 tonneaux, divisé en 14,500 pour les arrivages et 4,250 pour les expéditions. En 1885 il atteignait **40,325** tonneaux, dont 39,200 pour les arrivages et 9,125 pour les expéditions.