terre, enrichissaient les capitalistes et nourrissaient une population ouvrière forte et nombreuse.

La demande ayant cessé en grande partie le nombre de navires construits diminua jusqu'à ce qu'enfin il atteignit les dernières limites de la décadence. Aujourd'hui c'est à peine si vingt-cinq à trente embarcations sortent des chantiers.

Le taux des gages a diminué dans la même proportion, si bien qu'à la fin les ouvriers durent travailler à des prix de famine. Un grand nombre s'éloignèrent, les uns venant à Montréal et les autres prenant la route des États-Unis.

Puis vinrent les désastreux incendies qui détruisirent en partie les faubourgs de St. Roch et de St. Sauveur, habités principalement par les ouvriers.

Malgré les secours expédiés si généreusement du Canada et d'Angleterre, beaucoup de familles se trouvèrent ruinées, dans l'impossibilité de rebâtir leurs demeures détruites et de remplacer leur ménage incendié.

Dans ces circonstances encore, bon nombre de braves ouvriers durent partir avec leurs familles pour aller ailleurs chercher des moyens de subsistance.

Ces désastres successifs avaient jeté la défiance et le découragement dans tous les esprits. Personne n'osait risquer ses capitaux dans aucune grande entreprise, crainte de les voir absorbés dans quelque nouvelle catastrophe.

Pendant ce temps-là, Montréal déployait toutes ses ressources, tentait avec succès toutes les aventures, et attirait dans son sein une population et des richesses considérables. Les capitaux s'y concentraient rapidement; de nouvelles entreprises jaillissaient d'un jour à l'autre, la valeur de la propriété foncière augmentait dans une proportion magnifique, le creusement du lac St. Pierre et des canaux en faisait l'entrepôt naturel du commerce de l'Ouest avec l'Europe. Cependant, la réaction, pour être lente, n'en devait être que plus sûre à Québec. Dans un banquet qui lui fut donné au Club Stadacona, Sir G. E. Cartier montra aux capitalistes quelles ressources ils pourraient tirer de la position de la ville, des magnifiques pouvoirs d'eau qui l'entourent et du bas prix de la main-d'œuvre.

Un généreux esprit d'émulation surgit de toutes parts. Bientôt on ne parla plus que de compagnies manufacturières, de chemins de fer, etc. Un comité se chargea de faire connaître les industries qui existaient déjà; celles qui pourraient être exploitées avec profit.

En peu de temps il s'établit une manufacture de caoutchouc, une manufacture de meubles, une manufacture d'instruments aratoires; des manufactures de chaussures, etc. La compagnie du chemin à lisses de Gosford, celle du chemin de Lévis et Kénébec s'organisèrent. La première eut bientôt terminé sa voie qui est aujourd'hui en pleine opération.

Enfin la compagnie du chemin de fer du Nord s'efforça de mener à bonne fin son entreprise.

Ce sont là des signes d'une vigoureuse renaissance que nous saluons avec le plus vif plaisir.

La prospérité de Québec peut et doit être grande.

Placé au centre d'un immense district fertile, riche en mines et en forêts, capitale de la pro-

vince, possédant un des plus beaux ports d'Amérique, cette ville a certainement tout ce qu'il faut pour devenir grande et prospère. La province, bien plus, la puissance entière, est intéressée à ce qu'elle le soit; car nous sommes tous solidaires, et quand le malaise se fait sentir quelque part, tout le corps s'en ressent.

Que les citoyens de Québec continuent donc à développer les ressources que leur offre la belle position qu'ils occupent, et avant longtemps leur ville aura reconquis son antique splendeur.

NOUVEAU CHEMIN DE FER.

La fin de la semaine dernière a été témoin de l'ouverture d'une ligne importante de chemin de fer connue sous le titre ambitieux d'*Européen et Nord-Américain*. Le but de cette entreprise est tout indiqué dans son titre. Il s'agit de détourner de New York pour rejeter sur Boston une partie importante du commerce de l'Europe avec l'Amérique.

Le projet consiste dans la construction d'une ligne de chemin de fer entre Halifax et le réseau des États de l'Est. Une des extrémités s'appuie sur le port d'Halifax, tandis que l'autre donne la main aux voies ferrées américaines à Bangor, dans le Maine.

La route est terminée entre St. Jean et Bangor. Il ne reste plus à compléter que la partie qui doit relier le Nouveau Brunswick à la Nouvelle Ecosse. On compte que les travaux seront terminés l'année prochaine. Alors la ligne aura 466 milles de longueur.

Halifax n'est qu'à six jours et demi de Valentia, en Irlande. On calcule que les importations destinées aux marchés européens, au lieu de prendre le chemin de New York, se rendront à Halifax, où les marchandises seront embarquées à bord des convois et transportées en un jour dans les États-Unis. Les produits américains destinés à l'exportation prendront aussi cette route, enlevant ainsi à New York une partie importante de son commerce maritime.

La nouvelle route aura probablement un autre effet: celui d'attirer aux États-Unis le commerce des provinces du Nouveau Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse. Nos marchands auront en ce cas de nouveaux et formidables concurrents à rencontrer sur les marchés des provinces sœurs, et ce n'est qu'à force d'énergie qu'ils parviendront à maintenir leur terrain.

Le chemin de fer Européen et Nord Américain a été projeté en 1854 par M. Wilmot, aujourd'hui lieutenant-gouverneur du Nouveau-Brunswick. Longtemps, on le traita comme un rêve, et ce n'est qu'à force de persévérance et d'énergie que les obstacles redoutables qui s'opposaient à l'entreprise furent enfin vaincus et surmontés. Deux compagnies furent organisées, dont l'une devait construire la section américaine et l'autre la section canadienne du chemin. Pendant l'exécution des travaux, bien des doutes surgirent, bien des difficultés se présentèrent. Mais enfin, tout est bien qui finit bien. Et le chemin de fer Européen et Nord Américain est maintenant un fait accompli.

Nous savons quel est son but et quels seront ses résultats immédiats. Ce n'est pourtant encore qu'un anneau dans une grande chaîne destinée à révolutionner les voyages océaniques. Il s'agit maintenant de la construction d'une voie ferrée d'Halifax au cap Breton, et d'une autre à travers la longueur entière de l'Île de Terre-Neuve.

St. Jean de Terre-Neuve n'est qu'à 1600 milles des côtes de l'Irlande. C'est un trajet de quatre jours et demi. On évite tous les récifs des côtes qui ont été fatals à tant de navires américains et canadiens. Un capitaliste a écrit à ce sujet au *World* de New York:

Nous aurions en ce cas la route la plus courte et la plus sûre pour le fret et les passagers entre l'Europe et l'Amérique, à travers notre île. La distance entre St. Jean et Valentia, Irlande, n'est qu'un peu plus de 1600 milles. De rapides steamers peuvent faire ce trajet en quatre jours et demi à cinq jours. La traversée océanique propre deviendrait en ce cas une petite affaire n'entraînant pas plus de risques que celle de la Manche. Les dangers provenant de la brume et des récifs qui bordent les milliers de milles des côtes américaines, et à cause desquels tant de vaisseaux ont péri, seraient évités. Après une course de quatre à cinq jours, les passagers d'Europe venant à St. Jean, sauteraient dans un convoi, jouiraient du plaisir de contempler un pays nouveau très pittoresque, et en 24 heures arriveraient à Shippegan où un embranchement du chemin de fer intercolonial les expédierait en tout-endroit du Canada ou des États-Unis en quelques heures. Et ce n'est pas un roman, M. Fleming, cet ingénieur distingué, a été le premier à suggérer cette route et à lui donner son approbation. Il pense que l'entreprise paierait et qu'elle monopoliserait une grande partie des malles et du trafic de l'Europe et de l'Amérique.

Il ne pense pas que sa réalisation se fasse attendre, et il croit qu'une ligne quotidienne de vapeurs océaniques trouverait beaucoup d'emploi. La malle et les passagers de Londres arriveraient à New-York en sept jours, à Chicago en huit jours et à San Francisco en douze jours. Quand le pacifique canadien sera construit, cet anneau en sera le complément naturel et son terminus sera à St. Jean, Terre-Neuve. Une ligne de steamers d'un port de la Colombie britannique à la Chine ou au Japon, une autre en Australie fourniraient les moyens de faire passer le trafic de l'Asie et de l'Australie avec l'Europe à travers notre île.

Ce projet tout grandiose qu'il paraisse, n'a pourtant rien d'exagéré. Il n'est pas douteux qu'il y aura bientôt une ligne régulière de steamers entre Halifax et Liverpool. Avant longtemps le chemin de fer intercolonial sera terminé. Un voyageur pourra prendre le convoi à Montréal, se rendre à Halifax en moins de deux jours, prendre le steamer et arriver à Liverpool dans l'espace de six à sept jours, donnant au moins trois jours d'avantage sur le trajet actuel, et le double s'il s'embarquait à Terre-Neuve.

Si le chemin de fer de St. Jean, N. B. à la Rivière du Loup, se construit, la route sera encore plus courte et les avantages plus considérables.

Ces faits sont de nature à produire un grand changement dans les relations du commerce intercolonial. Il n'est que temps pour Montréal d'étudier la question sous ses divers aspects et de parer aux conséquences. Halifax menace de devenir le grand centre du commerce canadien avec l'Europe et quelque excellente que soit la position de Montréal, elle doit surveiller d'un œil attentif les projets ambitieux de tous ses rivaux.

UN AUTRE PONT VICTORIA.

L'hon. John Young nous adresse deux lettres sur une question de la plus grave importance et du plus haut intérêt. Il ne s'agit de rien moins que de jeter un nouveau pont à travers le St. Laurent.

Comme nous désirons mettre nos lecteurs au