

(Nos lecteurs remarqueront que ce sont les journaux anglais qui donnent cette nouvelle).

A Berlin, M. Cobden devait recevoir un accueil magnifique ; on préparait en son honneur un dîner monstre.

En Irlande, il y a eu une assemblée pour le Rappel de l'Union, à laquelle a été lu une lettre d'un évêque supporté de treize autres messieurs du clergé, qui dit qu'on a pleine confiance en M. John O'Connell comme chef (leader) de l'Irlande. M. O'Connell a répondu qu'il s'appliquerait à défendre sa religion et son pays, fallut-il même donner sa vie.

On espérait que le *Great Britain* serait relevé dans une semaine ou deux.

Le 11, la reine Victoria et le prince Albert ont quitté l'Isle de Wight pour l'Ecosse ; le voyage durera cinq semaines.

A Glasgow et dans les environs la fièvre avait augmentée considérablement.

Le prince impérial de Brésil, Don Alphonse, seul fils de Don Pédre II, est mort.

Les apparences de la révolte en Angleterre et généralement dans toute l'Europe sont des plus favorables ; en sorte qu'on n'a plus de craintes de la famine.

En France, M. Guizot, interpellé par le vicomte de Flavigny, a déclaré que le gouvernement français n'avait aucune intention d'intervenir en Suisse.

Quant à l'intervention de l'Autriche dans les Etats Pontificaux, les journaux anglais s'élèvent fortement contre le prince de Metternich et demandent l'Union de la France et de l'Angleterre pour soutenir le Souverain-Pontife.

Nos lecteurs excuseront le peu d'ordre qui se trouve dans ce compte-rendu des nouvelles d'Europe, en vue du peu de temps que nous avons pour le préparer pour le numéro de ce jour.

Nous venons de lire dans un des derniers numéros de la *Minerve* le commencement d'une lettre des plus importantes et des plus intéressantes. C'est M. Galt qui montre combien le commerce de l'Ouest doit être le but de nos desirs ; il montre toute la grandeur de ce commerce et combien les Etats-Unis veulent l'attirer vers New-York et Boston. Mais aussi le chemin du St. Laurent à l'Atlantique est selon M. Galt, un sûr moyen de le faire passer par le Canada et de l'arracher à New-York et Boston. Quand à le faire passer par le St. Laurent, ce serait inutile d'y penser ; le St. Laurent n'est pas navigable durant toute l'année. Puis M. Galt continue à nous prouver qu'il nous faut de toute nécessité contruire cette belle ligne de chemin de fer ; comme le remarque la *Minerve*, à laquelle nous empruntons la traduction de cette lettre, c'est la vie du Canada et de nos villes en particulier qui est attachée à cette entreprise, et puis tout nous porte à la faire avancer. Car les Américains (qui s'entendent passablement en cette matière) retirent des profits qui se doublent dans les quinze ans, de sorte qu'il ne leur a pas coûté de faire de ces chemins au montant de 500,000,000 de francs, et qui placés les uns à la suite des autres formeraient une longueur de plus de 3000 lieues. Nous encourageons tout ceux qui ont des capitaux ; à les mettre dans cette entreprise : les chemins de fer, comme les télégraphes électriques, sont à l'ordre du jour, et le peuple qui ne voudrait pas les encourager se montrerait bien peu propre à recevoir les lumières de la Civilisation. D'ailleurs, ces spéculations sont si bonnes et si sûres qu'en Angleterre on vient de prendre plusieurs mille actions dans le chemin de Québec à Halifax ; un vicomte en a pris jusqu'à 200. On ne peut donc se dissimuler l'avantage de ces améliorations et les profits immenses que l'on en peut retirer. L'été prochain, nous l'espérons, le chemin de fer sera en opération entre Montréal et St. Hyacinthe, et toutes les parts se paieront promptement, de manière que l'on puisse bientôt avoir terminé la partie qui nous regarde, et être en communication directe avec l'Atlantique.

LETTRÉ AU PRÉSIDENT ET AU VICE PRÉSIDENT

DE L'ASSOCIATION COLONIALE DE L'AMÉRIQUE DU NORD.

JAMES DOWIE, écr., président,

ROBERT HARRISON, écr., vice-président.

MESSIEURS. — Les propriétaires du *Railway* du St. Laurent à l'Atlantique, ayant décidé d'en avancer immédiatement la construction, et les opérations

étant commencées sur une grande partie de son étendue, il doit être intéressant pour ceux qui sont attachés au commerce du Canada, de voir les causes qui ont engagé à faire cette entreprise, ouvrage d'une si grande importance pour la colonie. Jusqu'à présent, pour le commerce du Canada, on s'est servi exclusivement de la voie du St. Laurent ; cette route, étant interrompue pendant l'hiver, a dû entraver l'œuvre du commerce et la soumettre à des charges plus onéreuses par rapport au fret et à l'assurance. Ces désavantages étaient, encore tout récemment, rendus moins onéreux par la préférence qu'on donnait sur les marchés anglais aux marchandises du Canada. Maintenant, cependant, que cette préférence a été détruite en grande partie, c'est un sujet digne de considérations sérieuses, si le transport des marchandises du Canada doit se faire par la voie du St. Laurent ou par la voie établie entre Boston ou New-York.

La question peut devenir une simple question de prix ; et à moins qu'on démontre que les produits du Canada peuvent être transportés en Angleterre à moindres frais par la voie de Montréal que par New-York ou Boston, il faudra convenir que le commerce colonial doit se faire par les canaux américains.

Sous l'impression que la protection accordée à l'industrie coloniale serait continuée, le Canada a encouru de grandes dépenses pour former une ligne de vaisseaux pour les canaux qui réunissent les eaux navigables du St. Laurent aux lacs Ontario et Erie. Ces canaux sont faits pour donner passage à des vaisseaux tirant neuf pieds d'eau, capables de porter 3,500 barils de fleur ; ils sont une voie aussi avantageuse que les canaux de l'Erie et d'Oswego qui conduisent à Albany, de là à New-York, et qui peuvent donner passage à des barques portant seulement 700 barils de fleur.

Voici un tableau comparatif du prix du fret par les différentes voies qui mènent à Boston, à New-York et à Montréal. On verra que, soumettant ce tableau, on a l'intention de comparer les avantages de la route de Montréal avec celle d'Oswego qui est regardée comme la plus avantageuse pour New-York et Boston.

| | |
|--|---------|
| De Cleveland à Oswego, le prix moyen du transport d'un baril de fleur par le lac et le canal Welland. | 0 2 0 |
| D'Oswego à Albany, 200 milles, à un taux proportionnel à toute la longueur du canal de l'Erie en 1846. | 0 2 6 |
| D'Albany à New-York. | 0 0 7½ |
| A New-York. | 0 5 1½ |
| Si l'on mène à Boston, la différence du fret par le railroad, entre Albany et Boston, et Albany et New-York est. | 0 0 10½ |
| A Boston. | 0 6 0 |

Il faut faire une petite addition pour le changement de mode de transport, et aussi pour décharger les objets soit à New-York, soit à Boston. Si l'on va par Buffalo, il faut ajouter un chelin aux frais ci-dessus donnés.

De Cleveland à Montréal par le lac, le canal Welland et le St. Laurent, le transport d'un baril de farine coûte 2s 11d.

Il n'y a point de changement de vaisseaux et les vaisseaux peuvent porter 3,500 barils.

Il est donc clair que la fleur peut être transportée à Montréal pour un prix moindre qu'à Boston où elle coûte 3s 1d. le baril et qu'à New-York où elle coûte 2s 2½d. le baril. Le fret pour la Grande-Bretagne, est à Montréal de 2s 4d. à 3s. plus élevé qu'à New-York et l'assurance étant beaucoup plus considérable dans le printemps et dans l'automne, on trouvera dans la pratique qu'on peut donner à Liverpool les objets passés par New-York à un prix plus bas que ceux passés par Montréal ; de Québec, il serait quelque peu plus bas que de Montréal ; mais les difficultés de la navigation qui ne durent que pendant un court espace de temps existent à Québec et donnent du désavantage aux ports canadiens, circonstance qui n'a pas lieu à New-York.

Pour l'importation des marchandises pour les marchés canadiens, New-York, par sa communication constante avec la Grande-Bretagne, possède encore de grands avantages sur la voie du St. Laurent, en donnant au Canada *en co* et la facilité de se procurer des marchandises dans tous les temps, à demande.

Sous le fonctionnement de la loi de protection pour les produits des colonies sur les marchés anglais, le St. Laurent pouvait rivaliser avec New-York, malgré ses désavantages ; pendant qu'en même temps les américains imposent de fortes douanes sur les marchandises anglaises et les produits du Canada qui parviennent à leurs ports. Ces causes ont maintenant cessé d'exister. Le blé du Canada n'aura plus d'avantage permanent sur le blé américain dans la Grande-Bretagne, et par un système de *draebach*, la fleur ou les marchandises peuvent être transportées par les Etats-Unis en payant un impôt de 2½ par cent *ad valorem*.

Si la question touchait simplement le commerce du Canada, on pourrait la considérer comme de peu d'importance, mais il faut se rappeler que les mêmes causes qui peuvent rendre New-York et Boston des ports de mer pour le Canada Ouest, existent également pour Montréal et Québec, à l'égard des autres parties du territoire américain, dans les environs des grands lacs, comprenant en tout ou en partie les états de l'Ohio, Michigan, Illinois, Wisconsin, Indiana, Kentucky et Missouri, — états qui possèdent les populations suivantes :