

Cependant il paraît de temps à autre un livre, une brochure qui manifestent qu'il y a de la vie littéraire parmi nous, quoique cette vie, comprimée, comme elle l'est, par les intérêts matériels et l'ignorance, ne ressemble que trop à la mort.

Au nombre des plus sérieux, nous plaçons l'essai dont le titre est à la tête de cet article. Nous avons déjà dit que cet essai a remporté le prix dans un concours ouvert par son Excellence, Lord Elgin, sur ce sujet. C'est à cette circonstance qu'est due sa composition, de même que sa publication.

Nous avons lu ou plutôt parcouru la traduction française de cet ouvrage et il nous a paru sérieux et digne de la distinction qu'on lui a accordée. M. Keefer a soigneusement étudié son sujet et l'a présenté dans un style, qui dans l'original doit être assez pur et animé.

M. Keefer considère le fleuve St. Laurent comme la grande voie de communication pour l'Ouest, aussi bien que pour le Canada. "Ce grand fleuve, dit-il, qui, pour les fins commerciales, peut être considéré comme commençant au Lac Supérieur qui est le plus grand volume d'eau douce qui existe sur la surface du globe, laisse les mines précieuses qui se trouvent sur les côtes de cette mer intérieure, traverse en descendant six degrés de latitude qui embrassent une étendue extraordinaire de côtes, et une pêcherie d'eau douce dans l'archipel du Lac Huron, qui n'est surpassée que par celle plus étonnante encore qui se trouve à son embouchure, et pénètre ensuite dans la zone si riche en fruits de l'Ohio, de la partie ouest de l'Etat de New-York, et du Canada oriental,—jardin de l'Amérique du Nord pour la variété et l'excellence de ses produits, et siège d'un commerce auquel on ne saurait assigner de limites. Depuis le Lac Érié, cette grande décharge se dirige vers l'Océan Atlantique dans une ligne presque directe, remontant à la même latitude qui forme son point de départ sur les rives nord du Lac Supérieur. Nul doute que les grands Lacs Huron, Michigan, Érié et Ontario n'exercent une influence favorable sur les contrées environnantes, car nous ne voyons pas que la Nouvelle Angleterre ou la partie occidentale de l'Etat de New-York produisent les mêmes fruits, bien qu'elles soient situées dans les mêmes parallèles. C'est cette embouchure septentrionale du St. Laurent qui a fait douter des avantages qu'offre cette voie pour l'approvisionnement des régions supérieures, et l'écoulement de leurs produits, bien qu'il soit le débouché naturel du commerce et des eaux de ces contrées."

Mais, dira-t-on, pourquoi le commerce de l'Ouest n'a-t-il pas suivi cette route? La raison en est bien simple. Le St. Laurent s'est trouvé obstrué par des chutes et des rapides, tandis que son grand rival, le Mississipi est navigable jusqu'à sa source même; en outre l'ouverture du canal de Buffalo à Albany, près de vingt ans avant qu'on eût commencé à améliorer la navigation du St. Laurent, les avantages qu'offre une population et des richesses plus considérables ont dû nécessairement y contribuer. Mais au moyen d'efforts constants et bien dirigés de notre part, nous pouvons, suivant M. Keefer, ramener le commerce dans cette

voie. Prenons par exemple Toronto comme point de départ. En 1849, le prix moyen du fret pour la farine, dans les bateaux-à-vapeur, de Toronto à Québec était de 1 chelin 6 deniers par baril. Or, à présent de Toronto à New-York cela coûterait 2 chelins 6 deniers, ce qui donne un chelin

en faveur de la route de Québec. De plus, "le temps requis pour le transport de Toronto à Québec est de quatre jours; à New-York il est de quatorze jours. La route de New-York nécessite deux transbordements; celle de Québec n'en offre aucun."

Si l'on réplique que pour l'Europe le trajet de Québec est bien plus long, M. Keefer répond que Québec est à une centaine de milles plus près de Liverpool que New-York par les routes navigables.—Et les inconvénients de la route du golfe, qu'en dites-vous? Le St. Laurent n'est-il pas gelé pendant six mois de l'année?

"Si nous consultons la liste des premiers arrivages à Québec pendant les vingt dernières années nous verrons que la date de ces arrivages est du 30 avril au 1er de mai. La glace disparaît si rapidement, qu'il arrive assez souvent que le premier vaisseau d'outre-mer et le premier bateau à vapeur de Montréal, arrivent à Québec le même jour. Depuis vingt ans, la moyenne du premier arrivage de Montréal à Québec, a été le 25 avril. Durant la même période, le canal Érié a été ouvert en général le 21 avril, excepté durant les trois dernières années où il ne l'a été que le premier mai, bien que durant les mêmes années des vaisseaux soient arrivés de la Grande Bretagne au port de Québec le 24 avril, et des bateaux à vapeur de Montréal, le 17 du même mois. La grande longueur du canal Érié, les retards apportés pour le remplir d'eau, et les préparatifs nécessaires après la fonte des neiges et des glaces, font qu'il est difficile de l'ouvrir à la navigation en aucun temps avant le premier de mai."

"On a beaucoup exagéré les difficultés et les dangers de la navigation du golfe; et cependant, on ne saurait trouver une plus belle navigation dans les temps ordinaires. Le golfe a trois sorties sur la mer: celle du nord, par le Détroit de Bellisle, de dix milles de largeur, qui, si elle était éclairée par des phares, formerait la route la plus sûre et la plus expéditive pour le commerce d'automne, vu qu'on y rencontre rarement ces brumes épaisses qui obscurcissent le chenal du nord. Le passage du milieu qui a cinquante milles de largeur, sépare l'île de Terre Neuve du Cap Breton. La troisième sortie, qu'on appelle le détroit de Cansout, offre une communication facile et rapide avec Halifax. Depuis la mer jusqu'au Bic, (153 milles plus bas que Québec) le chenal n'a ni place de mouillage, de vingt-cinq milles de largeur, et généralement de cinquante à soixante et dix milles, et n'offre aucun mouillage. Entre le Bic et la mer, le besoin d'une place ou port de refuge où le navire qui laisse la place de mouillage pour trouver un abri lorsqu'il est surpris par une tempête de vent d'Est, avant d'être sorti du golfe, se fait vivement sentir. Les vents d'Est sont accompagnés de brumes et de mauvais temps; et comme il n'y a ni place de mouillage ni havre de refuge, un vaisseau naviguant près d'Anticosti n'a d'autre alternative que de revirer de bord et courir plusieurs centaines de milles à travers les brouillards et contre un courant qui l'entraîne sur la rive sud, pour regagner le point d'où il est parti, ou de courir la bordée jusqu'à ce que peut-être il soit jeté sur le Cap Rosier."

"Le dernier danger qu'offre la navigation du St. Laurent, vient des champs flottants de glace qu'on rencontre dans les mois de l'été et du printemps, et que l'on peut éviter dans bien des cas en prenant la simple précaution de se tenir hors de leur portée. Les désastres provenant de cette cause, se bornent presque exclusivement aux vaisseaux mar-