

nant le Maine fait beaucoup d'affaires par le transport des bois et des poissons dans les Indes Occidentales, dans l'Amérique du Sud et la Méditerranée; ce qui augmentera beaucoup quand les marchands de cet état pourront prendre les grains comme article de commerce.

“ Ils ne peuvent pas le faire à présent, puisqu'ils sont obligés d'en aller chercher dans les états de New-York et de Boston, pour un montant estimé par un gentilhomme du Bangor qui s'entend dans cette matière; à 300,000 barils de fleur; 500,000 boisseaux de blé d'Indes; avec lard et autres articles en quantité proportionnelle. Ce montant est fondé sur le fait que de New-York seulement il y eut vers les états de l'est un transport de 255,000 barils de farine; et le Western railway en transporte à Boston pour les mêmes marchés 275,000 barils. Maintenant le prix de tous ces objets à New-York, s'élevait à 5s 14d. par baril, et à Boston à 6s; pendant qu'à Montréal on les livre pour 4s 11d. On peut donc assurer que le transport des produits de l'ouest dans le Maine se fera par Montréal et par le railroad du St. Laurent et de l'Atlantique. La distance comparative de Buffalo à Portland sera comme suit:—

	Boston.	Montréal, via Oswego.
Navigation sur le lac par des vaisseaux portant 3,500 barils.	370	200
Canal par les barges de 700 barils.	rien	200
Railroad.	275	200
Railroad, ou goëlettes.	rien	106
	645	706

“ Via New-York la distance serait moitié plus considérable. Outre que la distance est plus courte par Montréal, il faut observer que les frais de transport sont nécessairement moins élevés. On a fait allusion au railroad maintenant en voie de construction, conduisant de Boston au chemin de fer du St. Laurent et de l'Atlantique à Sherbrooke.

“ L'importance de ce débouché pour le commerce du St. Laurent, sera comprise par l'exposé succinct de la position présente des principales villes manufacturières le long de la ligne. Lowell avait une population en 1844, de 25,165; capital employé pour les moulins, en 1845, \$10,550,000; moulins à filer 228,858; Nashua population, 6,000; moulins à filer 40,000. Manchester population 13,000; moulins à filer 100,000, etc.; et plusieurs autres moulins séparés. On peut juger de l'état progressif du commerce de ces populations par le fait que, en 1823 Lowell n'avait encore que 3,532 habitants, et les autres villes n'existaient pas. Il est inutile de donner plus de détails sur le progrès des manufactures au Massachusetts, il suffit d'examiner l'augmentation de la population entre 1830 et 1840.

En 1830 population.	610,408
1840 do.	737,700

“ Augmentation. 127,292
“ Et des hommes bien informés disent que ce progrès continue dans la même proportion.

“ Massachusetts et New-Hampshire ne font pas assez de produits agricoles pour leur population, et ce qui leur manque vient des Etats de l'ouest; On peut connaître le montant de ce qui leur manque parce que le Western railroad livre de fleur aux stations entre Albany et Boston, et voici le tableau des livraisons à ces stations.

1842	172,110	barils de fleur.
1843	244,239	“
1844	297,403	“
1845	228,183	“

“ Les autres grains, le beurre, le lard, etc., forment de grands items de commerce.

“ Ces rapports deviennent d'un grand prix par la circonstance que le Western railroad est à présent la seule route qui conduit de Boston aux lacs, et passe parmi une population qui n'est pas éloignée en nombre de celle où passe le railroad qui va à Montréal, sans être cependant capable de rivaliser pour le montant des affaires.

“ Cette partie de la ligne de Boston à Montréal a déjà fourni, en 1845 les revenus nets de 9 1/2 par cent, sur le prix du railroad de Boston

12 1/2	“	“	“	et de Lowell.
10	“	“	“	de Lowell et Nashua.
	“	“	“	Concord.

“ La nouvelle compagnie a aussi loué la partie qui s'étend vers le Canada à un intérêt garanti de dix par cent.

“ Par ces circonstances, on peut supposer que la société mercantile de Montréal et les directeurs de la compagnie du railroad du St. Laurent et de l'Atlantique, attachent une grande importance à une union avec le Massachusetts et la ville de Boston, connexion dont ils attendent un résultat avantageux; en autant que les causes qui rendront la route du Canada préférable pour les manufactures américaines échangées pour les produits de l'ouest, la rendront aussi plus avantageuse pour la transmission de leurs marchandises dans l'intérieur. On peut dire la même chose de ceux qui importent à Boston des productions étrangères, ils sont, en grande partie, forcés d'acheter à New-York et à Boston.

“ Après cette exposition des raisons d'après lesquelles on peut croire que le railroad du St. Laurent et de l'Atlantique ouvrira un passage commode pour le Canada et les Etats de l'ouest, et après avoir suffisamment démontré qu'il

peut rivaliser avec les routes maintenant ouvertes, il est convenable de terminer cette partie du sujet en établissant que, par l'expérience des dernières années, particulièrement de 1846, (quand, à cause des difficultés d'envoyer des produits de Buffalo à Albany le fret s'élevait de 45 à 118 cents par baril), il doit être évident qu'il n'est pas nécessaire de croire que le railroad du St. Laurent et de l'Atlantique produira une grande diminution dans les affaires des voies existantes, vu qu'on ne peut pas douter que les moyens de transport actuel ne sont pas suffisants pour l'augmentation du commerce et qu'il faut ouvrir de nouveaux canaux, parmi lesquels le fleuve St. Laurent et le railroad seront les plus expéditifs, les moins dispendieux. Les considérations sur l'état présent du commerce du Canada, des Etats de l'ouest, et d'une partie de la Nouvelle-Angleterre, ont été soigneusement pesées par les directeurs de la compagnie du railroad du St. Laurent et de l'Atlantique. Les directeurs ayant considéré quel peut être l'augmentation des affaires en attendant que le railroad soit ouvert, ont confiance que les résultats suivants seront obtenus. Pour cela il a été décidé que le railroad canadien et américain de Portland à Montréal serait construit de 5 pieds 6 pouces comme pouvant porter un fret plus considérable que ceux de 4 pieds 5 pouces.

Fleur pour l'Etat du Maine, et les provinces de l'est du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse.	barils	250,000
Fleur pour les contrées manufacturières de Massachusetts et de New-Hampshire, supposons la moitié du montant des affaires du Western railroad.	barils	164,000
Fleur à transporter en Angleterre, aux Indes-Occidentales et aux marchés étrangers.	barils	500,000
Blé d'Indes et autres grains dans la proportion de 1/4 à la fleur, égal à.		250,000
	Barils	1,164,000

Porc, bœuf, beurre, fromage, etc., etc., égal à 50,000 barils de porc.

On estime le montant des marchandises, et des produits des Isles Occidentales et des effets étrangers venant de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis à dix mille tonneaux.

Par rapport au trafic des passagers, on peut remarquer que ce railroad sera la voie la plus expéditive pour la classe mercantile du Canada en général, pour aller à l'Atlantique, soit qu'ils veulent porter leurs effets en Angleterre, soit qu'ils veulent faire leur commerce dans les Etats-Unis, et durant près de six mois de l'année, ce sera le seul moyen de communication entre toute la population du Canada-Est et une partie du Canada Ouest, population qui s'élève maintenant à plus de 500,000 âmes, et les Etats-Unis et la Grande-Bretagne. Il formera une communication prompte et facile entre le Canada et les autres provinces britanniques du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse. Halifax par le moyen de ce railroad, sera à quarante heures de Montréal, supposons trente heures par les steamboats et dix par railroad.

Une autre source pour le trafic des passagers est le plaisir que les Américains prennent à voyager. Dans l'été, la chaleur des Etats du sud, qui est extrême, force un grand nombre à voyager vers le nord, et même avec les communications actuelles, plus de deux mille visitent Montréal chaque été. Le railroad du St. Laurent et de l'Atlantique, passant dans les parties les plus pittoresques du Canada, et dans le New-Hampshire approchant la grande scène des montagnes Blanches (lieu favori des Touristes), en attirera sans doute, un grand nombre pour qui les autres routes n'avaient rien d'intéressant.

On peut croire qu'un nombre considérable d'émigrés choisiront les ports de Portland ou de Boston pour venir en Canada par le railroad. En partant de l'Angleterre dans le mois de février ils pourront s'établir sur des terres dans le mois d'avril, ce qui leur donnerait un avantage sur ceux qui viendraient par Québec, vu que ceux-ci ne peuvent arriver que vers la fin de mai ou juin.

Quant aux affaires du railroad, dans le Canada, on doit observer que la population du voisinage de la route était en 1842 de 96,976 habitants, (sans compter la population de la ville de Montréal, environ 50,000) qui sont presque tous de petits propriétaires; les laboureurs ou personnes de cette classe ne formant qu'une petite proportion de la population agricole de l'Amérique et du Canada. Les ressources de ces contrées, selon le recensement de 1843, étaient estimées à 263,778 boisseaux de blé; 1,534,407 boisseaux de blé d'Inde et autres grains, 1,731,161 boisseaux de patates, 83,371 pièces de bêtes à cornes, 24,649 chevaux et un grand nombre de moutons et de cochons. Ces montants sont maintenant beaucoup accrus.

“ Le trafic des passagers par les voitures, entre les townships de l'est, s'élevait, assure-t-on, l'année passée, à quinze personnes par jour, ou environ 4,500 par année, sans compter ceux qui se servent de leurs propres voitures, et il y en a un très grand nombre.

“ Le fret des marchandises entre les townships de l'est, au prix de £3 15s. par tonneau, monte à plus de 6,500 tonneaux, (la ville de Sherbrooke a maintenant à elle seule 1,075 tonneaux). Ce fret sera porté par le railroad pour 25s. par tonneau; et aussi il est naturel d'attendre un grand accroissement.

“ Les bestiaux, chevaux, moutons, cochons, etc., etc., que l'on conduit à Montréal ou à Québec à pied, fourniront, nous en sommes sûrs, un revenu de £2,500 au railroad, et les grains, les patates et autres produits agricoles donneront pas moins de £5,000.