

parlons en faveur des chemins de fer et des canaux, parce que nous sommes convaincu qu'ils contribueront beaucoup à avancer les améliorations en agriculture et la prospérité générale de l'Amérique Britannique. Il ne serait pas possible de construire un chemin à lisses capable de procurer plus d'avantages à l'Amérique Britannique généralement, que celui d'Halifax et de Québec, joint au grand tronc, ou à la ligne principale, allant jusqu'à Hamilton et au Détroit, dans la partie de l'ouest du Haut-Canada. Il sera construit des branches, partant de ce tronc, là où la chose deviendra nécessaire. Si les habitans de ce pays devaient fournir les fonds nécessaires pour la construction de ce chemin, ils pourraient trouver imprudent de placer pour un chemin de fer une si grande partie du capital de ce pays, où l'argent ne circule pas trop abondamment : mais ce n'est pas ce qu'on exige d'eux ; au contraire, on aurait l'avantage d'employer, de la manière la plus utile, quatre millions de livres, courant, obtenus de l'Angleterre, aux conditions les plus favorables, et il n'y a nullement à craindre que l'Angleterre ne devienne un créancier inexorable ou sévère, dans les circonstances. Quand le canal de l'Erié fut commencé à travers un désert, il éprouva mille fois plus d'opposition que n'en éprouve présentement le chemin à lisses de Québec et Halifax, et quand il s'est agi d'élargir le canal de Lachine, et de construire le canal du Saint-Laurent sur une grande et magnifique échelle, on a entendu des hommes respectables et de talent dire que c'était la dépense la plus folle qui eût jamais été faite, et que ce serait pour le pays une dette ruineuse, dont il ne pourrait jamais se libérer. Il n'y a pas plus de sept ans que cet ouvrage est commencé, et il n'est pas encore achevé ; mais en jettant les yeux sur les rapports officiels, on verra quel est le résultat de cette amélioration, qui fait le plus grand honneur à notre pays. Il n'y a guère à douter qu'avant qu'il soit peu, le canal en question aura rendu le

commerce cent fois plus considérable qu'il ne l'était en 1844, lorsque l'ouvrage fut commencé. On reproche constamment aux habitans de ce pays le peu de progrès qu'ils font dans les améliorations publiques, en comparaison de ce qui a lieu chez nos voisins, au sud de la ligne du 45^e degré de latitude, mais ce reproche est très injuste de la part de ceux qui le font, et ils ne le feraient pas probablement, s'ils se donnaient la peine d'examiner les circonstances, ou conjonctures, où se trouvent les deux pays : ne pourrait-on pas se flatter raisonnablement qu'un chemin de fer construit dans la partie du Bas-Canada située à l'Est de Québec, produirait un grand bien, en faisant voir aux habitans de cette partie du pays, dont à peine un seul peut-être a jamais vu un chemin à lisses, combien un pareil ouvrage est utile, surtout en rendant les moyens de communication aussi prompts que faciles ? Les habitans des villes et des bourgs peuvent s'imaginer qu'ils sont tout, ou au-dessus de tout, dans le pays, mais nous prendrons la liberté de leur dire que la prospérité des villes et des bourgs doit dépendre de la prospérité et du progrès des campagnes, ou du pays généralement, et que ce sont les produits des campagnes ou de l'agriculture, et non celui des maisons et des rues des villes et des bourgs, qui doivent entretenir les chemins de fer et les canaux, le commerce et l'industrie, indirectement au moins, sinon directement. Nous nous sommes occupé longuement de ce sujet, parce que nous le regardons comme étant d'une très grande importance. Nous ne sommes ni pour ni contre un parti quelconque, et nous ne sommes mu que par ce que nous considérons comme devant être pour l'avantage de l'Amérique Britannique en général, et du Canada, en particulier. Les chemins de fer et les canaux se rattachent à l'agriculture, et c'est pour cela que nous parlons en faveur de leur construction. Ils peuvent n'être pas également nécessaires et utiles dans toutes les localités, mais il n'y a pas à douter qu'ils