

nabas Dickinson en établit la première ligne régulière entre Montréal et Kingston. Prix du voyage \$18, avec droit à 28 livres de bagage. Peu à peu, de semblables services furent établis entre les principaux centres, et il y eut même, un peu plus tard, un service de *stages*, plus légers, chargés de transporter en très grande célérité la malle royale. A Québec, ce furent les MM. Hough qui en eurent le contrat. Cette maison existe encore, je crois.

A partir de 1817, les bateaux à vapeurs remplacèrent les diligences durant l'été sur certains parcours ou partagèrent avec elles d'autres parcours, c'est-à-dire partout où les rapides interdisaient toute navigation. Ainsi en 1826, on se rendait en diligence de Montréal à Lachine pour y prendre le bateau, comme en 1908 on se sert du chemin de fer.

Grâce à ces diverses améliorations routières, le nombre des bureaux de postes qui n'était que de 3 en 1766, pour tout le Canada d'alors, montait à 10 en 1791, à 25 en 1817, à 101 en 1828, à 405 en 1840 et à 1698 en 1860. Le nombre de milles de routes postières sauta de 170 en 1766 à 1,200 en 1817 et 14,202 en 1860.

C'est à 2 p. m. un mercredi, le 1er novembre 1809, que partit de Montréal pour Québec le premier bateau à vapeur; il y arriva le 4, à 8 a. m., après avoir été à l'ancre près de 30 heures au cours du trajet. Il prit plus d'une semaine pour revenir. Le prix était de \$8 pour aller à Québec et de \$9 pour aller à Montréal. Ce bateau pouvait recevoir 20 passagers mais il n'en eut que 10. Il s'appelait *Accommodation* et appartenait à l'hon. John Molson. En 1815, une compagnie de Kingston fit construire, au prix de \$28,000, le *Frontenac*, long de 170 pieds, d'une capacité de 742 tonneaux et considéré, dit un technicien du temps, "*the best specimen of naval architecture yet produced in America*". A partir de cette époque, la construction de bateaux à vapeur canadiens marcha si bien qu'en 1863, rien que sur les lacs d'Ontario, on en

comptait plus de 100, d'un tonnage global de 30,511 unités et évalués à \$1,400,000.

En 1845, la "Société de Navigation du Richelieu" fut fondée pour desservir les paroisses de Sorel au Lac Champlain. Les actionnaires étaient des petits marchands et des cultivateurs de cette partie-là du pays. Son premier bateau fut le *Jacques-Cartier*, qui coûta \$32,500. Cette compagnie engloba successivement des compagnies rivales, étendit ses routes à Québec, au Saguenay, puis à Toronto et à Hamilton. En 1856, quatre lignes se concurrençant entre Québec et Montréal, le voyage arriva à ne coûter que \$1.00, coucher et repas compris. L'incendie du *Montréal*, en juin 1857, avec une perte de 253 vies, mit fin à cette concurrence désastreuse, et le champ resta à peu près libre à la Compagnie du Richelieu qui a tant fait, depuis, pour assurer au public voyageur un service presque sans rival dans l'univers entier.

C'est également à Montréal que nous devons notre premier chemin de fer canadien. Une charte fut demandée en 1832 pour la construction d'une voie ferrée entre Laprairie et Saint-Jean. Le capital était de \$250,000. Comme la *Revue Populaire* doit consacrer aux chemins de fer une étude spéciale et qu'elle en a déjà publié une sur les vapeurs océaniques canadiens, je dirai ces quelques lignes en constatant, avec les économistes, les constructeurs, les armateurs et les touristes les plus autorisés que, sous le rapport de l'abondance, de la sécurité, du confort, de la célérité, du bon marché et même du luxe, tous les modes de transportation maritime ou terrienne du Canada soutiennent fort bien la comparaison avec ceux de n'importe quel pays.

Mais nous semblons nous désintéresser absolument du problème de la navigation aérienne. Serait-ce que nous ne croyons pas encore à une solution possible, ou que nous comptons sur nos voisins pour nous doter, en temps et lieux, des "plus lourds ou plus légers que l'air" dont le besoin se fera sentir?

