

de cinq à six millions d'âmes, et que le produit moyen (d'après les rapports officiels qu'il avait obtenus de chaque comté de la province,) en froment, orge, avoine, blé sarrasin, seigle, pommes de terre et navets, était plus considérable dans le Nouveau-Brunswick que dans la Nouvelle York, l'Ohio, le Michigan, ou le Haut-Canada. Ce monsieur était bien en état de juger de la chose correctement; si on ne l'en avait pas cru capable, on ne l'aurait pas fait venir pour une telle fin. Il a voyagé par terre, de Québec au Nouveau-Brunswick, et il parle favorablement de toute la ligne qui serait à peu près celle du chemin de fer projeté. S'il se trouve des fermes productives, en conséquence d'une bonne administration, quoiqu'entourées de fermes improductives, en conséquence d'une conduite contraire, on ne doit pas s'en prendre au sol et au climat, mais au manque de culture et de soin convenables, s'il n'y a pas produit abondant et profit.

C'est une opinion généralement reçue, et en apparence bien fondée, que le dessèchement et la culture améliorent le climat d'un pays; on convient que la contrée qui s'étend au sud du Saint-Laurent, jusqu'à 150 milles au-dessous de Québec, est naturellement fertile et contient une population considérable, (de plus de 100,000 âmes, à ce que nous croyons,) et un chemin de fer serait d'un avantage incalculable pour cette partie du pays. Pendant cinq ou six mois de l'année, il ne reste pas au Canada un seul port ouvert, ou accessible. En construisant le chemin à lisses de Québec et d'Halifax, on procurerait à ce pays un port sur l'Atlantique, ouvert et accessible en tout temps de l'année, et où il y a une ligne régulière de vaisseaux à vapeur de première classe pour l'Angleterre. Si le Canada, avec sa population et ses ressources, n'était pas en état de construire et d'entretenir ce chemin, sans faire tort à son crédit ou à ses moyens, ce serait vraiment chose étrange: les habitans du Bas-Canada sont

le peuple civilisé le plus légèrement taxé qu'il y ait sur la face de la terre: ce qui est payé par chaque habitant, l'un portant l'autre, annuellement, pour former le revenu, n'excède pas cinq ou six chelins, courant. Quelques-uns pourront croire qu'on paie davantage; mais si l'on scrute attentivement les rapports ou comptes-rendus des importations, exportations, etc., on trouvera que notre estimation est correcte.

Le progrès rapide des habitans des Etats-Unis, particulièrement pour ce qui regarde les chemins de fer, nous est constamment mis sous les yeux, comme un exemple à suivre: s'ils avaient à construire un chemin de fer tel que le chemin projeté de Québec à Halifax et de Québec à Hamilton, avec les mêmes moyens, ou les mêmes facilités pour le faire, notamment celle d'obtenir de l'argent en Angleterre à 3½ pour cent d'intérêt, l'ouvrage serait commencé avant la fin d'un mois, et achevé très promptement. L'opposition à la construction de ce chemin paraît être restreinte à Montréal principalement: mais il faut se rappeler que la ville de Montréal n'est pas l'Amérique Britannique, ni même le Bas-Canada, quoiqu'elle en fasse partie, et que sa population soit d'un peu plus d'un vingtième de celle du Bas-Canada, et il serait difficile de regarder comme strictement juste, ou raisonnable, que l'opposition d'une partie des habitans de Montréal empêchât que le chemin de fer en question ne fût construit, et rendit nul l'Acte législatif qui en prévoit la construction. La construction des chemins de fer, non plus que celle des canaux navigables, ne doivent pas devenir des questions politiques: ces améliorations doivent être faites pour l'avantage général de la population du pays, partout où elles sont utiles, pourvu que les fonds nécessaires puissent être obtenus à des conditions raisonnables, comme dans le cas présent, sans que les intérêts de parti, ou de section, y entrent pour rien, ou y exercent la moindre influence. Nous