

sommes s'élevant collectivement à plusieurs centaines de milles louis par année, ont été votées par les législatures des "six colonies," pour attirer l'émigration, surtout des Îles Britanniques. Comme preuve du succès qui accompagna leurs efforts, nous pouvons remarquer que 2000 agriculteurs quitteront l'année dernière le port de Liverpool, pour se rendre à la Nouvelle Zélande, où ils sont sûrs d'obtenir gratis plusieurs acres de terre chacun.

Pendant la saison de 1859 il n'arriva en Canada, par le St. Laurent, pas plus de 6,000 personnes parlant l'anglais. Dans la même saison, New-York a reçu 45,000 originaires du Royaume-Uni, ou 7 pour un que nous avons reçu. En prenant ce fait en considération on arrive nécessairement à deux conclusions. Soit que la population industrielle de cette province est en approchant égale, sinon égale, au besoin productif; soit que ses avantages pour l'émigrant ne soient pas suffisamment répandus en Europe. Tout Canadien rejettera la première, il faut donc que l'autre soit vraie.

Il faut admettre que les fluctuations de notre commerce étranger, ont en grande partie réglé les frais et la quantité de notre émigration.

Pour prendre deux exemples frappants, la révocation des lois anglaises sur le froment, en assurant aux paquebots de New-York des chargements pour la sortie, leur a permis de diminuer leur prix pour les passagers du voyage de retour; et par là tous les passagers se sont portés de Liverpool à New-York, tandis que l'abrogation de l'acte de navigation, en ouvrant le St. Laurent aux vaisseaux venant de la Norvège et du Nord de l'Allemagne, a amené à Québec un nouveau genre d'émigrants. Au-dessus de 40,000 personnes du nord de l'Europe arrivèrent à ce port dans des vaisseaux de leurs propres pays, pendant les six années finissant avec 1859.

Par rapport au transport des passagers, votre comité ne peut omettre le sujet du bien-être des passagers d'entrepont et du prix que l'on paie sur nos steamers transatlantiques. La ligne canadienne, assurée comme elle l'est maintenant de grands subsides annuels par la province, ne pourrait en aucune façon se montrer plus digne de ces subsides qu'en mettant ses prix pour l'entrepont au même taux que ceux de New-York. Il est reconnu que que les lignes d'Inman et de Galway ne demandent que cinq guinées pour un passager d'entrepont, quoiqu'elles puissent l'annoncer à un prix plus élevé, — tandis que notre ligne en demande sept. Cette différence de dix piastres et demie par tête pour un père de famille ayant peu de moyens, doit être un puissant obstacle au choix de notre route. Si nous vous rappelons qu'en 1859, la ligne canadienne a transporté au moins le quart de tous les passagers d'entrepont qui soient montés par le St. Laurent, la nécessité de la réduction deviendra encore plus évidente.

Le gouvernement, dans l'opinion de votre comité, devrait aussi s'opposer à la concurrence injuste des lignes de Cunard et de Galway, que les subsides qui leur ont été accordés par le gouvernement britannique, mettent en état de transporter les émigrants à un prix très réduit, et cela au détriment des intérêts de cette province britannique.

Votre comité s'est aussi occupé de ce qu'on appelle le système de billets de complet parcours, tel qu'adopté par le chemin de fer Grand Tronc depuis l'ouverture de son chemin jusqu'à la Pointe Lévi, et essayé par la ligne royale de steamers sur nos eaux de l'intérieur. Ce système peut être dans le meilleur intérêt de la compagnie du Grand Tronc, — au moins dans ses intérêts les plus prochains — mais nous ne croyons pas que ce soit ou dans l'intérêt de l'émigrant ou de la province. Un billet pour tout le voyage d'une partie quelconque de l'Europe à Québec pourrait être de quelque utilité, mais il serait préférable que ce billet expirât à Québec. Les émigrants doivent nécessairement arriver pendant la saison de la navigation intérieure, lorsque la concurrence qu'il y a entre les chemins de fer et les bateaux à vapeur diminue les frais de voyage beaucoup plus que le moyen des billets pour tout le voyage. L'émigrant devrait jouir de l'avantage de cette concurrence, et avoir le choix de monter par les bateaux s'il le jugeait à propos. Pour prévenir les disputes qui résulteraient pour l'étranger laissé libre dans son choix, l'on aurait à construire un débarcadère comme celui de *Castle Garden* à New-York, où des agents autorisés de compagnies responsables, devraient seuls pouvoir disposer de billets et de marquer le bagage.

L'attrait de gages plus élevées, si puissant pour une certaine classe d'émigrants, n'existe pas en Canada, comparativement aux Etats-Unis. Il n'est non plus guère probable que nous soyons jamais en état de rémunérer autant le travail, à moins que nous ne devenions un peuple manufacturier. Dans l'absence de grands travaux publics, il n'y a pas