

Depuis que notre dernier numéro a été préparé pour la publication, nous avons visité une partie considérable des trois Etats de l'Union et des *Townships* de l'Est en Canada, et quoique cette saison de l'année ne fût pas la plus favorable pour observer l'état de l'agriculture, nous y avons vu bien des choses intéressantes. Pour ce qui regarde le climat et la quantité de neige dans les deux pays, nous n'avons pas trouvé de différence, excepté en arrivant près de Boston. Il y avait là très peu de neige, et l'on s'y servait des voitures d'Été, à la fin de février. Nous préfererions, cependant, voir la neige et la glace dans nos rues, que de les voir dans l'état où sont les rues de Boston, si à bonne-heure dans la saison, avant que le beau temps ne vienne pour les assécher. Quant aux chemins d'hiver, nous avons trouvé ceux des Etats-Unis beaucoup plus faciles et plus convenables pour y voyager que ceux du Canada, quoique nous n'y ayons vu personne d'employé, ou que nous n'y ayons aperçu aucun vestige d'ouvrage. La raison toute simple pour laquelle ils sont meilleurs et plus convenables que les chemins en Canada, est que l'on se sert plus généralement qu'ici, dans les Etats, de voitures convenables. On s'y sert rarement, excepté par plaisir, d'autres voitures que de doubles *sleighs* pour voyager, et quand on s'y sert de *sleighs* simples, ils ont les traits attachés d'un côté, de manière à ce que les chevaux suivent la trace du patin, laissant par ce moyen, au milieu, un amas de neige qui empêche toute autre espèce de voiture d'y passer. Lorsque les voitures se rencontrent sur ces chemins, elles n'ont pas de difficulté à passer l'une à côté de l'autre, en déplaçant tout simplement un des patins du *sleigh* de la trace, et laissant par là un espace suffisant pour chaque cheval avec l'amas de neige entre les deux. Pour prouver que ce mode d'attacher les traits aux voitures d'hiver est le meilleur, nous dirons que, dans un espace de plus de quatre cents milles, nous ne sommes pas venus en contact une seule fois avec aucune autre voiture, quoique nous en ayons rencontrées qui avaient jusqu'à quatre et huit chevaux chacune; quelques unes avaient des bœufs, et d'autres étaient très larges et très grandes; mais quand nous touchâmes aux lignes, en Canada, nous éprouvâmes la plus grande difficulté à passer près des autres voitures, en consé-

quence de l'état bien différent des chemins, n'y ayant que peu de doubles *sleighs*, et tous les *sleighs* simples ayant les traits attachés au milieu, et un grand nombre de traînes ordinaires étant constamment en usage sur les chemins publics. De bons chemins d'hiver sont d'une si grande importance, dans ce pays, qu'il est difficile de trouver aucune excuse raisonnable pour ceux qui persistent, en dépit de la loi, à se servir de voitures qui font de mauvais chemins. Non seulement nos voitures forment des cahots, mais elles font encore de profonds sillons d'un côté du chemin, qui sont plus désagréables que les cahots. Ce sillon provient de ce que les chevaux marchent dans le milieu du chemin, au lieu de suivre la trace des patins, ce qui aurait l'effet de rendre les chemins plus durs, en empêchant les patins de les couper. Si la loi qui concerne les voitures d'hiver est une nuisance, il vaudrait mieux la rappeler, que de permettre qu'elle soit publiquement et constamment enfreinte, dans toutes les directions du pays. C'est mépriser nos lois, que de les rendre publiquement inefficaces. Nous faisons allusion à ce sujet, afin d'y attirer l'attention de ceux qui y sont le plus intéressés, et nommément, des cultivateurs. Ces derniers ont un plus grand intérêt à avoir de beaux chemins, que toutes les autres classes, parce qu'ils sont obligés de s'en servir, quand celles-ci n'en ont pas besoin. Nous prions instamment les cultivateurs de vérifier par eux mêmes, si ce que nous avons dit des chemins dans les Etats voisins n'est pas strictement vrai, et, s'ils sont convaincus qu'en se servant de voitures semblables à celles de nos voisins, c'est le moyen d'avoir de beaux chemins pour voyager, nous espérons qu'ils n'hésiteront pas plus longtemps à mettre fin à l'usage des traînes ordinaires, et à adopter le plan d'attacher les traits aux *sleighs* simples, comme on le fait dans les Etats. Ce changement n'entraînera avec soi aucune dépense *extra* pour les cultivateurs, et l'avantage d'avoir de beaux chemins apportera certainement un grand bénéfice. Il ne peut pas y avoir de plus grande nuisance, que celle d'insister de mauvais chemins à la société canadienne, en faisant usage de voitures qui ne sont pas convenables ou qui sont contraires aux lois. Ce n'est pas faire un grand honneur à notre jugement, que d'être aussi préjugés contre l'adoption d'un système