

CHEMINS DE FER, CANAUX ET CHEMINS À BARRIÈRES,

L'avantage des chemins de fer, des canaux et des chemins à barrières ne tardera pas à être apprécié dans le Bas-Canada. C'est une opinion généralement reçue, que ce sont les classes mercantiles qui sont les plus intéressées à la construction de ces ouvrages, et qu'elles prennent conséquemment la part la plus active à leur avancement. C'est néanmoins une grande erreur; car il n'y a aucune partie de la population qui soit plus profondément intéressée à la construction de ces ouvrages que les classes agricoles et productrices. Les commodités importées en Canada ne sont par le volume qu'une fraction, comparées aux produits de ce pays, et toute réduction qui a lieu dans le coût du transport de ces produits au marché, est autant d'ajouté au prix qu'en obtient le producteur. Les propriétaires fonciers sont réellement ceux à qui les chemins de fer et les canaux apportent le plus de profit, et ils devraient faire tous leurs efforts pour qu'il en fût construit là où ils seraient nécessaires pour la commodité de la population rurale. N'importe par qui les fonds sont avancés en premier lieu; ce sont les produits du pays qui doivent rembourser ces avances directement ou indirectement, ou du moins la plus grande partie des dépenses. Rien n'avancera autant le progrès du Bas-Canada dans les améliorations que les chemins de fer et de péage et les canaux, dans les endroits où ils sont nécessaires. La facilité des communications ne diminue pas seulement les frais de transport; elle rapproche encore les hommes les uns des autres, et leur donne l'occasion de discuter des sujets utiles, et d'échanger leurs idées. On

peut s'imaginer l'immense avantage que le Canada retirera du grand chemin de fer qui doit aller d'Halifax au lac Huron, quoique nous puissions à peine espérer de le voir achevé de notre temps. Il y a des gens qui ne trouvent pas à propos que ce grand et utile ouvrage soit entrepris, par la raison qu'ils y ont peu d'intérêt et ne sont pas conséquemment disposés à contribuer beaucoup à sa construction. Comme agriculteur, nous ne pouvons qu'être en faveur de cet ouvrage, le regardant comme devant être très avantageux aux cultivateurs du sol. Le chemin de fer, allant de Québec à Halifax, donnerait lieu à des établissemens qui deviendraient bientôt d'une plus grande valeur que celle que pourrait coûter la ligne de tronc principal. De quel avantage ne serait-il pas aussi que tous les fonds requis pour cet ouvrage fussent dépensés dans le pays? Chaque schelin de la somme passerait par les canaux les plus utiles de circulation, au grand avantage de la population. Nous avons eu dernièrement l'occasion de voir les effets du chemin de fer de Sherbrooke sur la valeur des terres, et il nous a été dit que cette valeur avait été augmentée, en quelques cas, de trois à six fois. La marchandise est peu de chose, comparée à cette valeur, et celui qui achète du marchand a à payer un intérêt considérable, lorsqu'il réside à une grande distance de nos villes. Si un marchand achète quelque produit d'un agriculteur, il déduit tout le coût du transport à un port de mer. Il arrive de là que ce sont les agriculteurs qui ont à payer doublement pour le transport: moins le coût du transport est considérable, mieux ils s'en trouvent; et plus ils obtiendront pour ce qu'ils vendent, moins ils auront à payer pour ce qu'ils achètent. Peut-il donc y