

montre bien, par des faits qui sautent aux yeux de tous, la grande importance de la question des transports.

Il existe trois principaux moyens de communication: la voie publique, la voie ferrée et la voie navigable, ce que les Anglais désignent par trois mots "road, rail and river", les trois "r" de la science des transports. La voie publique a pour principale excellence d'être accessible à tous. La voiture ou la bête de somme peuvent passer là où le chemin de fer, par suite de l'insuffisance du trafic ou des difficultés d'éblissement, est une impossibilité, et un chemin de fer peut être construit là où il ne passe pas de rivière et où il serait trop coûteux de creuser un canal. La supériorité de la voie ferrée est dans la rapidité, celle de la voie navigable dans son bon marché. On affirme, monsieur l'Orateur, qu'un cheval, ou son équivalent mécanique, peut mouvoir deux tonnes de marchandises à une vitesse de 3 milles à l'heure, par voiture, sur une route suffisamment plane; 15 tonnes, par wagon de chemin de fer; et de 90 à 100 tonnes dans un bateau de modèle convenable, le long d'une voie navigable d'une largeur et d'une profondeur appropriées. D'accord avec ces constatations de faits, nous voyons que le prix estimatif du transport par voiture sur un chemin ordinaire aux Etats-Unis est de 25 cts par tonne-milliaire et peut tomber à 10 cts sur une route en parfaite condition. Le droit moyen perçu par les chemins de fer des Etats-Unis, en 1807, s'est élevé à \$0.00782 par tonne-milliaire tandis que, sur les marchandises qui ont circulé à l'entrée et à la sortie du lac Supérieur, cette année-là, le droit moyen par tonne-milliaire a été de \$0.0008.

Les Etats-Unis n'ont à l'heure qu'il est aucune voie navigable dans la meilleure des conditions, mais le corps du génie de l'armée américaine assure que, une fois opérées, les améliorations qui sont en voie d'exécution sur l'Ohio, on sera en mesure d'y effectuer les transports moyennant \$0.0005 par tonne-milliaire contre \$0.00782 exigés par les chemins de fer.

Cela veut dire que un dollar soldera les frais de transport d'une tonne de marchandises sur une distance de 4 milles d'une route ordinaire, de 10 milles d'une route de premier ordre, de 127 milles et demi d'une voie ferrée, de 1,250 milles sur les Grands lacs, et si la prétention de ces ingénieurs est fondée, de 2,000 mille d'une voie fluviale de premier ordre, une fois mise

[M. G. V. White.]

en parfait état. Il s'ensuit nettement que les bonnes routes procurent d'immenses avantages, mais qu'elles fournissent un moyen de communication trop onéreux pour les grandes distances. Leur rôle est essentiellement de permettre le transport de petites charges sur de courtes distances. Il est clair aussi que, au point de vue de l'économie, la voie navigable l'emporte sur le chemin de fer, dans la même mesure où le chemin de fer l'emporte sur la grande route, et il s'ensuit que le rôle essentiel de la voie navigable, c'est le transport de lourdes charges à de grandes distances. Le chemin de fer occupe une position intermédiaire entre la grande route et la voie navigable au point de vue de l'accessibilité, de l'économie et du rôle essentiel. Chacun de ces moyens de communications: voie publique, voie ferrée, voie navigable, forme partie intégrante et indispensable de triple système de transport; logiquement on ne saurait se passer d'aucune d'elles. En ce qui regarde les voies navigables, qu'on me permette de donner lecture d'un extrait d'une déclaration faite par M. Joseph E. Ransdell, président du congrès national des ports et voies fluviales des Etats-Unis, concernant leur amélioration.

L'amélioration de nos voies navigables constitue le devoir le plus impérieux du citoyen et de l'homme d'Etat de notre pays, en même temps qu'elle lui ouvre les plus brillantes perspectives.

Monsieur l'Orateur, les voies navigables assurent des avantages de trois sortes: En premier lieu, économie directe dans le prix de revient des marchandises effectivement transportées par eau; en second lieu, économie indirecte, sous forme de réduction des tarifs de chemin de fer, résultat de la compétition des voies navigables, et, en troisième lieu, ce que l'on pourrait désigner l'effet créateur. Il n'est pas de meilleur moyen de déterminer l'effet produit par la concurrence des voies navigables que de signaler les résultats déjà acquis. Qu'on me permette de donner un exemple où deux pris sur le vif. Dans les premières années du dix-neuvième siècle, les hommes d'affaires concédaient que Philadelphie serait une des principales villes du littoral de l'Atlantique. Jusqu'à 1820 le chiffre de la population sur le territoire compris dans ses bornes actuelles dépassait celui des populations combinées de Brooklyn et de New-York, et en 1821 le volume des exportations de l'état du Massachusetts rivalisait avec celui de l'état de New-York. Cependant, en 1840, les populations combinées de New-York et de Brooklyn excédaient de près