

Ontario, ne peut participer dans ce commerce que dans les saisons de presse lorsque les frais de transport s'élèvent au-dessus des taux ordinaires. C'est ce qui arrive plus ou moins le printemps et l'automne, surtout dans cette dernière saison. Les taux sur un baril de de farine ont varié en 1851, entre 43 cents et 60 cents, ce qui fait une différence de 17 cents. En 1852, de 47 cents à 68 cents, différence de 19 cents; et en 1853, de 48 cents à 74 cents, différence de 26 cents. Il s'en suit que pendant une partie considérable de la saison la route du Canada obtiendrait une rémunération suffisante, même avec le désavantage du canal Champlain de New-York dans sa condition actuelle. Il ne faut pas perdre de vue, qu'avant aujourd'hui, environ 100,000 tonneaux du trafic du lac Champlain ont été transportés par le chemin de fer d'Ogdensburgh, et ne forment aucunement partie du trafic du canal Erié. 270,000 seront donc le montant de ce qui sera diverti de la route du canal Erié pour compléter le commerce du lac Champlain, laissant environ 2,700,000 tonneaux du commerce de l'ouest allant et venant de la rivière Hudson, à la concurrence de la route canadienne. Il est présumable, d'après les considérations que je viens d'exposer, que la route du Canada à partir du lac Ontario pourra en obtenir un huitième soit 300,000 tonneaux.

Le trafic de l'ouest dont je parle maintenant, ne fait pas partie du trafic existant des canaux du St. Laurent et sera aussi avantageux pour ces canaux que pour le canal projeté du St. Laurent au lac Champlain, et par conséquent les péages qui proviendront de son transit sur les deux seront un résultat du canal projeté. Il convient donc d'évaluer les bénéfices sur toute la ligne de canaux que parcourra le nouveau commerce. En fixant le péage sur les bois qui passeront seulement du St. Laurent au lac Champlain par le canal projeté à un cinquième de cent par pied, ou à dix cents par tonneau de cinquante pieds, et sur le commerce de l'ouest à une moyenne de 35 cents par tonneau, (environ un sixième de moins que le taux actuel des péages sur le canal Erié,) nous avons la base du revenu provenant de ces sources. Il faut y ajouter l'augmentation de tonnage qui doit résulter du traité de commerce récent entre le Canada et les Etats-Unis. On ne saurait douter qu'elle sera considérable; mais comme elle n'est pas susceptible d'un calcul précis, d'après les données dont je dispose, j'en ferai l'évaluation au chiffre le plus prudent.

En résumant les données ci-dessus, on trouve comme montant probable du trafic du canal projeté,

250,000 tonneaux de bois à 10 cents par tonneau.....	\$25,000
370,000 " de commerce du lac Champlain à 35 cents par tonneau.....	129,500
300,000 tonneaux de commerce de la rivière Hudson à 35 cents par tonneau.....	105,000
100,000 tonneaux d'augmentation sur le commerce général à 25 cents par tonneau.....	25,000
Résultat de la comparaison No. 1.....	\$281,500

En allouant libéralement pour les réparations et l'entretien, le revenu net ne peut être évalué à (220,000) deux cent vingt mille piastres par année. Quand bien même le canal Champlain de New-York ne serait pas agrandi, le trafic de la route canadienne grandira avec l'accroissement nécessaire du commerce de l'ouest, dans une proportion plus forte que celle qui a été fixée pour le calcul ci-dessus. Le canal Erié sera plus encombré d'année en année, et dans quelques années il en résultera une augmentation dans les frais de transport et les délais du transit qui ne manquera pas de produire un accroissement de trafic par la route canadienne, qu'on peut raisonnablement s'attendre à voir s'élever dans le cours de cinq années, après sa mise en pleine opération, à un million de tonneaux, au lieu de trois cent mille, et qui, avec d'autres branches

2ME COMPARAISON.

Canal Champlain de New-York agrandi aux dimensions du canal Erié agrandi.

J'ai fait voir que si le canal Champlain est agrandi aux dimensions du canal Erié agrandi, les frais de transport par la route du Canada se rapprocheraient tellement de ceux de la route du canal Erié (la différence n'étant que d'un cent et un quart par baril de farine) que le trafic serait presque le même; mais en admettant qu'il y aurait une différence en faveur du volume par le canal Erié, elle ne saurait être considérable, et au lieu d'un huitième, comme le comporte la première comparaison, nous pouvons bien prendre un tiers du commerce de l'Hudson provenant des lacs. Cette condition assurerait au St. Laurent un commerce de bois de (500,000) cinq cent mille tonneaux par année, et donnerait directement ou indirectement une plus grande valeur à ce commerce.

En résumant nos données, nous trouvons les chiffres suivants comme ceux du commerce et du revenu annuel:

500,000 tonneaux de bois à 10 cents.....	\$50,000
370,000 " de commerce du lac Champlain à 35 cents par tonneau.....	129,500
1,080,000 tonneaux de commerce de la rivière Hudson à 35 cents par tonneau.....	378,000
100,000 tonneaux d'augmentation sur le commerce général à 25 cents par tonneau.....	25,000
2,050,000 résultat de la comparaison No. 2.....	\$582,500

Les frais d'entretien et de réparation augmenteront avec les affaires, et le revenu net peut être évalué sûrement à (\$485,000) quatre cent quatre-vingt-cinq mille piastres.

3ME COMPARAISON.

Canal Champlain de New-York agrandi aux dimensions d'un canal de vaisseau.

L'agrandissement du canal Champlain de New-York au point de permettre à des *propellers* de 500 à 600 tonneaux de passer de Whitehall à New-York serait le complément convenable de la route du Canada, et la mettrait en état de partager pleinement le grand commerce des lacs qui cherche un marché sur la rivière Hudson. Il résulte de la comparaison dans ce cas que la route du Canada procurerait une légère économie de transport, et n'exigeant pas de transbordement serait la plus expéditive. En calculant que la moitié du commerce qui se dirige vers la rivière Hudson pour y trouver un marché sera la part qui reviendra à la route canadienne, on peut être sûr de ne pas se tromper.

En résumant nos données, nous trouvons un commerce et un revenu annuel comme suit:

500,000 tonneaux de bois à 10 cents.....	\$50,000
370,000 " de commerce du lac Champlain à 35 cents par tonneau.....	129,500
1,350,000 tonneaux de commerce de la rivière Hudson à 35 cents par tonneau.....	472,500
100,000 tonneaux d'augmentation sur le commerce général à 25 cents par tonneau.....	25,000
2,320,000 résultat de la comparaison No. 3.....	\$677,000

Le revenu net peut être évalué à (\$550,000) cinq cent cinquante mille piastres par année, et augmentera, à une époque rapprochée, à plus du double de cette somme.

En résumant les différentes comparaisons, le commerce et le revenu se