

---

des navires aujourd'hui employés dans la navigation des lacs supérieurs, y compris le lac Erié, sont obligés de s'arrêter à Buffalo, incapables qu'ils sont de passer dans le canal Welland, faisant ainsi dévier la grande masse du commerce de grains et des produits de l'Ouest de sa voie naturelle, le St. Laurent, pour lui faire prendre la route ennuyeuse et dispendieuse des canaux depuis Buffalo jusqu'à New-York, ce qui diminue énormément la somme du trafic qui autrement traverserait le Canada, à l'avantage et du producteur de l'Ouest et du consommateur européen.

Le gouvernement canadien est surtout désireux de pousser aujourd'hui ces travaux avec toute la vigueur possible, afin de pouvoir tirer parti de la baisse qui s'est opérée récemment dans le prix de la main-d'œuvre et des matériaux par toute l'Amérique.

Ce désir du gouvernement d'en agir ainsi peut s'expliquer facilement par le fait que l'on calcule d'après les meilleures autorités que des contrats pour la construction de grands travaux de cette espèce peuvent se passer avantageusement pour l'exécution de pareilles entreprises.

Les canaux, même dans l'état peu satisfaisant où ils se trouvent aujourd'hui, rapporte au trésor public un revenu net assez raisonnable, et il y a tout lieu de croire que les recettes seront beaucoup plus considérables, quand les nouveaux ouvrages seront achevés, tandis que les frais de leur entretien excéderont de bien peu, si toutefois ils excèdent la somme actuellement dépensée dans ce but.

Il est presque inutile de faire observer que le Canada possède plusieurs sources importantes de revenu, qui sont encore intactes, et que la population, placée dans des conditions d'aisance fort respectables à tout prendre, paie par tête une somme comparativement minime en proportion de celle qui est payée dans la plupart des autres pays.

RICHARD J. CARTWRIGHT,

*Ministre des Finances du Gouvernement Fédéral.*

LONDON, 19 octobre 1875.

---