

énorme de \$40,000,000. Il ne l'a pas fait par spéculation mais pour attirer le commerce par cette voie. Il retire de la navigation océanique par l'entremise de la Commission du Havre la somme d'à peu près \$215,000 par année, et des canaux la somme de \$324,000, soit un total de \$539,000—ou 1½ par cent sur le capital dépensé. Il serait de mauvaise politique de perdre en partie les fruits de ces \$40,000,000 pour l'amour d'un aussi faible pourcentage.

Qu'aurions-nous à hésiter lorsque l'expérience est là ? De 1870 à 1880, Montréal n'a expédié que 199,805,382 minots de blé quand New-York a expédié 745,703,060 minots par une ligne plus longue de 350 milles ?

Selon nous, il ne faut pas perdre de temps à tâtonner et à chercher les demi-mesures. Le gouvernement devrait prendre la dette de la Commission du havre à sa charge et abolir ou diminuer les droits de peage sur les canaux. Si le blé embarqué dans un navire venait à coûter seulement 2 centins de moins par minot à la Pointe-aux-Pères qu'à Sandy-Hook, vous verriez bientôt la grande navigation océanique se diriger de notre côté.

Du reste, comme nous l'avons établi dans notre premier numéro, le tarif des chemins de fer a une tendance telle à se rapprocher de celui de la navigation, qu'il n'y aura bientôt plus moyen pour les canaux de faire concurrence aux voies ferrées, si l'on ne réduit pas les dépenses de la navigation à leur dernière expression et alors nous aurons perdu le plus précieux de nos avantages. Le canal Érié qui a à lutter contre trois chemins de fer, savoir le *New-York Central*, l'*Erié* et le *Pennsylvania*, en sait quelque chose. Voici un tableau qui parle de lui-même :

Années.	Ch. de Fer N.-Y. Cent.	Ch. de Fer Erie.	Canaux New-York.
	Fret perçu.	Fret perçu.	Fret et taxe.
1856	\$4,328,041	\$4,545,782	\$6,573,225
1857	4,559,276	4,097,610	3,876,000
1858	3,700,270	3,843,310	4,502,437
1859	3,337,148	3,195,860	3,665,806
1860	4,095,984	3,884,343	8,049,450
1861	4,644,449	4,351,464	9,369,378
1862	6,607,331	6,642,915	10,780,431
1863	7,498,509	8,432,234	9,065,005
1864	8,543,370	9,855,087	10,089,609
1865	8,776,028	10,726,264	8,605,961
1866	9,671,920	11,611,023	10,160,051
1867	9,151,750	11,204,689	8,663,119
1868	9,491,427	11,425,739	9,012,659
1869	10,457,582	13,046,804	8,492,131
1870	14,327,418	12,328,027	7,552,988
1871	14,647,580	13,283,235	10,779,887
1872	16,259,647	14,509,745	10,648,711
1873	19,616,018	15,015,808	9,207,503
1874	20,348,735	13,740,042	6,972,607
1875	17,890,702	12,287,400	4,863,137
1876	17,593,265	11,429,930	3,893,919
1877	16,424,316	10,647,807	4,839,033
1878	19,045,880	11,914,489	3,936,520

Il est encore plus singulier d'étudier la fluctuation des tarifs pour le fret :

N.-Y. Central. Prix p. to. p. mille	Chem. de fer Erie. Prix p. to. p. mille	Canal Erie. Fret et taxe p. to. p. mille.
1856 2.97 cents.	2.48 cents.	1.11 cents.
1857 3.13	2.45	7.99 mills.
1858 2.59	3.32	7.97
1859 2.18	2.17	6.72
1860 2.06	1.84	9.94
1861 1.96	1.73	1.08 cents.
1862 2.22	1.89	9.59 mills.
1863 2.40	2.09	8.76
1864 2.75	2.31	1.15 cents.
1865 3.31	2.76	1.10
1866 2.92	2.45	1.00
1867 2.53	2.04	0.90
1868 2.59	1.92	0.88
1869 2.20	1.60	0.92
1870 1.86	1.37	0.83
1871 1.65	1.47	1.02
1872 1.69	1.52	1.02
1873 1.57	1.45	0.88
1874 1.47	1.31	0.73
1875 1.27	1.21	0.66
1876 1.05	1.07	0.68
1877 1.02	0.96	0.57
1878 0.91	0.97	0.42

C'est dans les taux de perception surtout que le Canal Erie a dû faire de constantes réductions :

Années.	Fret par to. de Buffalo à Albany. Taux de péage. (Moyenne.)	
	Fret.	Fret.
De 1830 à 1833	\$4.74	\$4.10
De 1834 à 1837	3.28	3.87
De 1838 à 1841	3.28	3.66
De 1842 à 1845	3.28	2.65
De 1846 à 1849	2.92	2.98
De 1850 à 1853	2.37	2.70
De 1854 à 1857	2.19	2.67
De 1858 à 1861	1.51	3.03
De 1862 à 1865	2.11	2.55
De 1866 à 1869	2.11	2.50
De 1870 à 1873	2.05	2.40
De 1874 à 1878	0.64	1.44

Et malgré cela le canal ne soutient la concurrence que de loin.

TONNAGE COMPARÉ DES CHEMINS DE FER ET DU CANAL ÉRIÉ.

Années.	N.-York Central.	Ch. de Fer Erie.	Canal Erie.
	Tonn. total.	Tonn. total.	Tonn. total.
1872.....	4,393,965	5,564,274	6,673,370
1873.....	5,522,724	6,312,702	6,364,782
1874.....	6,114,678	6,364,276	5,804,588
1875.....	6,001,954	6,239,946	4,859,958
1876.....	6,803,680	5,972,818	4,172,129
1877.....	6,351,356	6,182,451	4,955,963
1878.....	7,695,413	6,150,568	5,171,320
1879.....	—	—	—

Les circonstances semblent s'y prêter. Le niveau se fait entre le fret océanique de Montréal à Liverpool et de New-York à Liverpool. Durant la dernière saison de navigation, la moyenne du fret pour le blé a été à Montréal de 11½ centins par minot de 60 lbs., et à New-York de 11 13/23 par minot de 60 lbs., ce qui ne représenterait qu'une différence de \$100 sur une cargaison de 800 tonnes de blé, soit un total de \$230 en ajoutant ¼ p. 100 d'extra pour l'assurance. Nous pouvons donc gagner ce qui nous manque encore pour lutter réellement contre New-York. Aujourd'hui que le blé a pris la route de Liverpool par millions de tonnes il n'y a pas de doute que ce sont les capitaux anglais qui vont contrôler ce commerce et il n'y a pas de raison pour qu'ils ne donnent pas la préférence à une route qui passe sur un territoire anglais.

Comme on le voit, le canal Erie n'a que le quart du commerce de Chicago. C'est encore mieux que les canaux du St-Laurent

qui n'ont transporté que 862,000 tonnes en 1880 ; mais c'est une leçon dont nous devons tirer quelque profit, si notre pays désire passer pour être habité et dirigé par des hommes d'affaires.

LA GUERRE DES CHEMINS DE FER.

Depuis nos dernières remarques sur la lutte des chemins de fer, les événements ont marché. La province d'Ontario et le Grand-Tronc ont livré un rude assaut à la charte du chemin de fer d'Ontario et Québec. Grâce à la majorité compacte de la province de Québec, ils n'ont pu tuer le bill ; mais ils ont réussi à lui imposer des conditions onéreuses et qui indiquent jusqu'à quel point ils désirent gêner les opérations de cette compagnie.

1o. Ils ont commencé par la priver du droit de recevoir aucun aide soit du gouvernement, soit d'une municipalité.

2o. Ils l'ont privé du droit de se servir d'une ligne déjà construite longue de 70 milles et qui se trouve sur le tracé de la nouvelle compagnie.

3o. Ils ont imposé à la nouvelle compagnie un tracé particulier.

4o. Ils lui ont imposé l'obligation de finir le chemin en trois années.

On se demande depuis que les capitaux privés sont si faciles à pousser dans la construction des chemins de fer pour qu'on fasse de si rudes conditions à des particuliers qui veulent doter le pays d'une nouvelle voie ferrée. Il n'y a pas moins de quinze chartes déjà accordées qui donnent le pouvoir à ces chemins de fer de s'amalgamer avec tout autre chemin de fer sur leur route. Toutes ces compagnies ont le droit de recevoir des subsides. Toutes ces compagnies ont également le choix absolu de leur tracé. La loi générale des chemins de fer donne dix années pour terminer un chemin. On voit que le bill n'a pas rencontré toute la bonne volonté possible.

Mais ce n'est pas tout : on est allé jusqu'à vouloir forcer la nouvelle compagnie à indemniser la *Compagnie du chemin de fer de Toronto et Ottawa*, qui ne fait rien depuis 10 ans, et à lui rembourser ce qu'elle a déjà dépensé. Ainsi, le chemin de fer de Toronto et Ottawa qui est venu intriguer tous les ans à Ottawa pour faire rejeter les mesures dans le genre de celle de cette année aurait pu dépenser, durant la présente session, l'argent qu'il aurait voulu pour faire de la cabale. Après avoir manqué son coup, il n'aurait eu qu'à dire à la nouvelle compagnie : "Comme nous n'avons pu vous tuer, vous allez nous payer tout pour cela." Il est probable que malgré toutes les restrictions de la charte la compagnie va pouvoir bâtir son chemin dans les deux années qui vont suivre.