

réduirait les frais de transport de Yokohama à Liverpool dans la proportion suivante :

De Liverpool à Yokohama le coût du fret, en moyenne, par tonne est de.....	\$38.38
ou d'environ $\frac{3}{4}$ de centin par tonne, par mille.	
De Yokohama à Coal-Harbor, par un des steamers du chemin de fer, le fret coûterait par tonne.....	\$ 3.48
De Coal-Harbor à Montréal ($\frac{3}{4}$ de centin par mille).....	21.83
De Montréal à Liverpool ($\frac{1}{4}$ de centin par mille).....	6.97
	\$32.28

Laissant en faveur de la route canadienne une différence de \$6.10 par tonne.

Un autre avantage c'est celui qui me soutient le plus fermement dans ma foi au succès futur de la route canadienne entre l'Europe et l'Asie, c'est que le commerce asiatique est entièrement contrôlé par les marchands et les capitalistes anglais qui le feront passer par la route qui leur conviendra le mieux.

En vain les Américains ont voulu réagir contre cet état de choses, ils ne l'ont pu et je n'ai jamais vu défaite si bien confessée que ce que je trouve dans le dernier rapport officiel du commerce des Etats-Unis pour l'année 1884.

On y lit à la page 104 :

"Je vais répondre à votre question," dit un M. Atkinson, de Boston, au chef du bureau des statistiques des Etats-Unis : "à l'égard de l'exportation de nos marchandises et denrées. Je vous ferai observer que, pour l'Europe, c'est une question de nécessité et non de choix d'acheter dans la plus grande mesure de ce pays les céréales, les viandes, les huiles et le coton, payant ces denrées, autant que possible, avec ces marchandises et articles, qu'on nomme communément produits fabriqués et que nous avons l'habitude de prendre et portant à notre avoir en numéraire le reste de la somme qui nous est due. Nous tirons sur ce compte en numéraire pour payer les sucres, les thés, les cafés, les peaux et les autres articles qui nous sont fournis par des nations qui ne sont pas encore des "nations manufacturières" dans le sens généralement attaché à ce terme. Cette balance en numéraire qui nous est due pour les céréales, les viandes, le coton, est transférée, sur la place de Londres, à l'avoir des marchands de Chine, de Java, d'Afrique, de l'Amérique du Sud et d'autres contrées, dont nous sommes les débiteurs pour les thés, les cafés, les laines, les peaux, etc., et elle est appliquée par eux au paiement des produits fabriqués anglais, c. a. d. des cotonnades, des lainages, des tissus, des articles de quincaillerie et autres, en un mot de tout ce qu'on appelle ordinairement les produits fabriqués. C'est-à-dire que la Grande-Bretagne importe des Etats-Unis les cotons, les viandes, les huiles et les céréales pour un montant plus fort que ce qu'elle leur vend de produits fabriqués. Nous, nous importons de la Chine, de l'Afrique et de l'Amérique du Sud les thés, les cafés, les sucres, les peaux, etc., pour un montant plus élevé que celui des produits fabriqués que nous leur vendons. La Grande-Bretagne façonne et convertit nos matières brutes en produits fabriqués et elle expédie ces marchandises en Chine, en Afrique et dans l'Amérique du Sud en paiement des matières brutes ou des thés, des cafés, des sucres que nous avons achetés.

Pourquoi ce commerce par intermédiaire continuerait-il ? Pourquoi ne convertissons-nous pas nos matières brutes en produits fabriqués et n'échangeons-nous pas directement avec les nations qui ne font pas usage de machines et dont nous achetons en quantité les produits ?

Pendant longtemps cette question n'a embarrassé ; je n'ai pu la résoudre qu'après avoir étudié les conditions du commerce de la Grande-Bretagne, sur les lieux.

J'en suis venu alors à la conclusion que, bien que la qualité et le prix soient, dans une certaine mesure, au nombre des conditions qui contrôlent cet échange de produits qui constitue le commerce, cependant la science moderne et les méthodes modernes de production ont ramené la qualité et le prix des produits fabriqués, tels que les tissus, la quincaillerie et autres au même étalon ou à si peu de chose près, que le commerce n'est plus contrôlé dans une mesure considérable par la qualité ou le prix, relativement aux produits fabriqués. Et les différences qui existent dans la qualité et le prix, étant des éléments très peu importants, sont plus que contrebalancées par les facilités sous le rapport des communications, sous le rapport des opérations de banque et du change et, par dessus tout, par les facilités de crédit que rencontrent les intermédiaires qui exploitent ce commerce—cette dernière condition étant le facteur le plus important. Ainsi, par exemple, il n'y a aucun doute que les acheteurs de l'Amérique du Sud préféreraient de beaucoup acheter les cotons américains suivant leur qualité et leur prix relatifs que les cotons anglais. Pourquoi ne le font-ils pas ?

Nous achetons beaucoup plus de l'Amérique du Sud que nous lui vendons et nous payons la différence au comptant à Londres.

Pourquoi ses marchands ne prennent-ils pas de nous des marchandises au lieu de numéraire, s'ils préfèrent nos marchandises ?

Pourquoi n'a-t-on pas établi un système de communications maritimes, sans prime ni subvention, entre les Etats-Unis et l'Amérique du Sud comme on l'a fait entre la Grande-Bretagne et l'Amérique du Sud ?

La raison en était difficile à trouver ; mais je crois pouvoir vous donner la véritable.

Tout le trafic de l'Amérique du Sud en marchandises et produits fabriqués est fait à très long terme. Comment ?

Le crédit n'est pas accordé par le fabricant des marchandises, mais voici le mode d'opération.

Le fabricant de cotons, par exemple, vend le coton écri au marchand de tissus de cotons, comme on l'appelle. Le marchand paie le fabricant comptant, en espèces, sur livraison. Ce marchand, cet intermédiaire ou négociant, fait blanchir ces tissus, les fait imprimer ou autrement préparer pour chaque district ou marché dans l'Amérique du Sud ; il les emballe de la manière qu'il faut pour la région particulière où ils doivent être expédiés, en petits colis, propres à être portés à dos de mulet (s'ils doivent être transportés au cœur des Andes) ; il fait ses arrangements pour les expédier par l'un des paquebots en partance tous les jours pour l'Amérique du Sud ; il passe alors à un banquier le connaissance, portant en émargement les marques et numéros distinctifs des colis, et auquel est joint la facture, et il obtient de l'escompte à quatre ou six mois, avec l'entente d'un renouvellement à quatre ou six autres mois, au besoin, et le numéraire ou le produit de nos blés, de nos cotons et de nos huiles, dont nous avons fait remise pour couvrir nos achats sud-américains, forme une partie de l'encaisse de ce même banquier qui lui permet d'accorder ce long crédit. Mais cela ne suffirait pas. Ces marchandises sont transportées dans l'intérieur de l'Amérique du Sud, aux grandes foires, dans les villes de l'intérieur et à différents points de distribution. Là elles sont pratiquement troquées contre tout ce que désire vendre une population qui n'a pas de numéraire, mais qui a d'autres denrées. Ces autres denrées, quelles qu'elles soient—laines, peaux, minerais, nitrates ou quoique ce soit—sont admises en libre pratique en Angleterre pour être distribuées partout où elles sont en demande. Elles sont vendues, et du produit de leur vente le marchand de tissus de cotons rentre, en définitive, dans ses fonds et fait face à ses engagements chez le banquier de Londres qui lui a fait crédit. Londres étant un grand port libre est devenu, nécessairement, le centre de l'argent ou le centre du crédit de l'univers.

En d'autres termes, le commerce se fait maintenant à si petit bénéfice et sur une échelle si considérable que les profits ou pertes dépendent du coût des transports, du cours du change et des facilités du crédit.

En étudiant les causes qui ont empêché le trafic de l'Orient de passer par les Etats-Unis, M. Nimmo, le chef du bureau du commerce des Etats-Unis, dit dans son dernier rapport, à la page 57 :

Mais il y a une troisième condition, peut-être la plus importante, qui met des entraves à une exportation considérable et générale des produits des manufactures américaines, c'est le fait que les entreprises commerciales dans ce pays se sont façonnées aux habitudes et aux exigences de notre commerce intérieur de beaucoup le plus vaste et le plus profitable et que nos marchands, obéissants à leur intérêt propre, ont laissé l'exploration et l'exploitation du champ plus complexe et moins rémunérateur du commerce extérieur, aux marchands des contrées dont les ressources intérieures et les développements possibles sont incomparablement moindres que ceux des Etats-Unis."

En d'autres termes les américains, qui ont le génie de l'industrie et des chemins de fer, n'ont pas le génie du commerce et de la navigation. Autant ils sont en avant des autres pays dans le premier cas, autant ils sont en arrière dans le second.

Il est raisonnablement permis, dans ces circonstances, de croire que le Pacifique canadien deviendra la route nationale de l'Angleterre, de préférence au canal de Suez qui est une route neutre, contrôlée, du reste, par une majorité d'actionnaires français ; et quand le moment très prochain sera arrivé où les navires de gros tonnage seront les seuls à sillonner les mers, les anglais, forcés d'adopter la route canadienne, y viendront d'autant plus facilement qu'ils y seront poussés par toutes les sympathies de race, de drapeau et, si je puis me servir de cette expression dans le sens élevé du mot, par les préjugés nationaux qui sont puissants chez tous les peuples. Et peu à peu de Yokohama on passera à Shang-Hai, à Manille, à Saigon, à Hankow, à Tchi-Fou, à Singapour, puis dans tous les centres du commerce asiatique.

Mais quoiqu'il en soit du commerce de transit, il est indéniable que le chemin de fer du Pacifique déplacera une partie de notre propre commerce. Nous importons à peu près 40,000,000 de livres de riz, de thés, de cafés, sans compter quantité de drogues, d'épices, d'huiles essentielles et volatiles, de provenance asiatique. Si l'on songe que, l'an dernier, par exemple, nous avons eu recours à l'Union Pacific pour importer près de 4,000,000 de livres de thé, on comprendra comment le trafic viendra sur la ligne canadienne. L'an dernier les Etats-Unis ont exporté en Chine et au Japon 45,000,000 de verges de coton, plus de 1,000,000 de livres de poisson, 30,000,000 gallons d'huiles à éclairage, etc. Qui nous empêchera, avec un avantage de 44 milles de chemins de fer et de 300 milles de navigation de moins