

sommatum de nos produits et une industrie importante s'est de nouveau reprise à vivre parmi nous. L'importance de ce changement et la somme dont il a augmenté la fortune publique peuvent être estimées par la différence entre la valeur à l'entrée de l'importation de 1878-79 et celle de 1879-80, en ayant égard aux quantités. La conversion du Mélado en sucre vient encore ajouter un nouveau profit à l'industrie de la raffinerie. L'importation n'en fut en 1878-79 que de \$46,446; en 1879-80, elle est de \$180,635, c'est donc un surcroît de travail pour le pays.

Mais le rétablissement des raffineries a produit un autre résultat. Les importations des sucres d'Angleterre et des Etats-Unis, qui ne laissent aucun salaire à la population ouvrière ont diminué; mais nos rapports avec les pays producteurs se sont augmentés; l'importation des Antilles anglaises a doublé; celle des îles espagnoles du golfe du Mexique a triplé; le transport de ces cargaisons, qui apportent à nos usines un aliment de travail, s'est opéré par la marine canadienne; ce sont des frêts, des salaires d'équipage que nous y avons gagnés et les retours en paiement des sucres s'opéreront aussitôt que nos manufactures seront assez développées pour chercher un débouché à leur excédant de production.

Le revenu fiscal a diminué; les droits sur les sucres forment environ un cinquième des recettes des douanes; il faudra donc reporter sur d'autres articles par une augmentation de droits le déficit que laisse la perception sur les sucres. D'abord, est-il bien avéré que les droits sur les sucres n'ont pas donné le revenu habituel, et ne donneront pas dans l'avenir la moyenne habituelle? Tout le monde sait qu'en anticipation des droits nouveaux sur les sucres raffinés, l'importation de cette qualité, avant la mise à exécution de la loi nouvelle, a été au-delà des besoins et a dû peser sur l'importation de l'année suivante et par conséquent une partie des droits perçus en 1879 appartient en réalité à l'exercice 1880.

D'un autre côté, le développement de l'industrie du raffinage dans le pays, les deux usines de Montréal, celle qui commence ses opérations à Halifax, les autres qui s'élèvent sur divers points du pays, les nombreux ouvriers que demande la diversité de leurs besoins, l'activité qu'elles donnent à la navigation, aux rapports avec d'autres pays, les échanges qu'elles procurent, et le bien-être qui résulte pour tout le pays de cet accroissement de travail, ne sont-ce pas là des compensations pour une réduction passagère du droit d'entrée sur les produits que cette industrie transforme.

MONTRÉAL ET LA NAVIGATION.

Nous avons indiqué à grands traits quelle est la situation commerciale de Montréal relativement aux chemins de fer; nous examinerons maintenant quelle est sa position relativement à la navigation. La navigation devrait être la grande puissance de Montréal et de Québec, parce que la nature nous a prodigué des avantages extraordinaires. De Port Colborne à l'entrée du canal Welland à Montréal, il n'y a que 375 milles, dont 71 milles de canaux; de Buffalo à New-York, il y a 495 milles, dont 345 milles de canaux. Cela n'empêche pas que jusqu'à présent il nous a été impossible d'attirer une fraction importante du commerce de l'Ouest par cette voie.

Le transport d'une tonne de fret coûte 3/20 de centin par mille sur les lacs; 1/5 de centin sur les rivières; 2/5 de centin sur les grands canaux, et 3/5 de centin sur les canaux de petite dimension, comme le canal Erie. Cette estimation renferme tout ce qui se rapporte au fret même, mais n'inclut pas l'assurance et la taxe du canal. Une cargaison de 300 tonnes parcourra de Montréal à Port Colborne :

	Milles.
LACS : Le lac St-Louis.....	15 1/4
" St-François.....	32 3/4
" Ontario.....	170

	218
RIVIÈRES : De Dick à Pointe Far...	5
De l'île Croyle à Mor-	10 1/2
Des Rap. Plats à Iro-	4 3/4
quois	66 3/8
De Galops à Kingston...	86 3/8

CANAUX : Canal Lachine.....	8 1/2
" Beauharnois.....	11 3/4
" Cornwall.....	11 1/4
" Pointe Farran.....	4
" Rapides Plats.....	3
" Iroquois.....	2 3/8
" Jonction.....	2
" Galops.....	27
" Welland.....	71 1/2

	375 1/2

La même cargaison fera de Buffalo à New York :

	Milles.
RIVIÈRES : Albany à New-York.....	150
CANAUX : Buffalo à Albany.....	345

	495

Le prix du fret devrait donc être comme suit :

	Par tonne.
De Montréal à Port Colborne...	\$0.78
De Buffalo à New-York.....	2.30

La cargaison coûterait \$234 dans le premier cas et \$690 dans le second cas.

Il n'en est pas cependant ainsi. Le fret d'une tonne de blé coûte de Chicago à Montréal à peu près \$2.67 par la navigation

et de Chicago à New-York par le canal Erie à peu près \$3 la tonne, ce qui, sur une cargaison de 300 tonnes fait une différence de \$99 seulement. La proportion du coût que nous avons indiqué pour les différentes navigations est à peu près la même pour New-York, parce que le fret de Buffalo à New-York est d'environ 6 centins par minot ou \$2 la tonne; c'est un peu moins que le coût présumé. Le fret par la voie de Montréal est au contraire au-dessus du prix présumé. De Chicago à Port Colborne, le blé ne paie que 3 centins du minot ou \$1 de la tonne, ce qui fait que de Port Colborne à Montréal il paie \$1.67, c'est-à-dire, déduction faite de 54 centins pour transbordement, assurance et taxe, 35 centins de trop. Cela est d'autant moins justifiable qu'une cargaison prend 13 jours de Buffalo à New-York et 6 1/4 jours seulement de Port Colborne à Montréal, y compris une journée de transbordement à Kingston. Le remède est seulement entre les mains de nos hommes d'affaires. Ils y recourront lorsque nous aurons pourvu à une autre difficulté que nous présente le fret océanique.

Les différents impôts qu'un voilier de 1000 tonnes et sa cargaison ont à payer à Montréal sont comme suit :

PORT DE MONTREAL.	
Hôpital et Police, 2 centins p. tonne.	\$20.00
Quaiage, 3/4 c. p. tonne p. jour (10 jrs).	25.00
Taxe sur 800 tonnes de blé, 25 centins par 100 minots de 60 lbs....	67.00
Chargement, 1/4 centin par minot sur 26,666 minots.....	134.00
Pilotage (pour 18 pieds d'eau) Montréal à Québec.....	36.00
Pilotage, Québec à la Pte aux Pères.	57.00
Remorquage.....	300.00

Total.....	\$639.00

PORT DE NEW-YORK.	
Police, Hôpital, etc.....	\$23.00
Quaiage, (10 jours).....	70.00
Chargement à \$7.00 par 1000 minots	182.00
Au maître du Havre.....	20.00
Pilotage.....	73.00
Remorquage.....	35.00

Total.....	\$403.00
Différence contre Montréal.....	\$286.00

Si l'on songe qu'il n'y a que 30 centins de différence par tonne en faveur de notre route de Chicago à Montréal, c'est-à-dire \$264 sur 800 tonnes, il arrive que de Chicago à la Pointe-aux-Pères, la même cargaison a coûté \$22 de plus de Chicago à Sandy Hook, (New-York).

Dans les circonstances, il n'y a pas de doute qu'il faut une décision prompte et radicale. Le gouvernement a dépensé dans nos canaux et notre St-Laurent la somme