

surpasse ses rivales est assurée d'avance du patronage. Cette vérité a été parfaitement comprise. C'est elle qui a donné l'idée des moyens artificiels de communications des canaux, et des chemins de fer. Qu'est-ce qui a décillé la France à creuser le canal de Suez, les Etats-Unis à construire le chemin du Pacifique, si ce n'est l'importance de fournir aux produits la route la plus courte et la plus rapide pour arriver sur les marchés ?

Le chemin du *Central Pacific* était à peine construit que déjà il transportait une partie importante du commerce de l'Asie et que ses revenus atteignaient l'énorme somme de *sept millions et demi de dollars*.

En ce moment même les américains sont occupés à construire une nouvelle voie ferrée qui partant de Duluth, au fond du lac Supérieur, atteindra le pacifique. Cette route sera plus courte que celle qui existe déjà et commandera sûrement un grand trafic. D'un autre côté, le chemin canadien devra se relier au réseau du Canada.

Il s'agit donc maintenant de déterminer quel sera le port de l'Atlantique qui sera l'entrepôt de cet énorme trafic. Voilà la grande question, car l'on peut dire sans crainte que la ville qui servira d'entrepôt au commerce de transit entre l'Europe et l'Asie et *vice versa* deviendra avant longtemps la première de l'Amérique.

En sa qualité de dernier port océanique, Montréal est naturellement désigné pour ce poste d'honneur et de profit. Mais il lui faut faire quelques sacrifices pour y arriver : si elle ne peut s'y résoudre, New-York accapamera tout ; car elle ne sera pas lente à dépenser des millions pour conserver et assurer sa prépondérance.

Nous savons donc qu'il faut de toute nécessité prendre les mesures nécessaires pour établir une voie de communication directe entre le port de Montréal et l'extrémité du chemin du Pacifique, c'est-à-dire *construire un chemin de fer qui laissant cette ville se dirige en aussi droite ligne que possible au Sault Ste. Marie pour se relier à la fois au Pacifique Canadien et au Northern Pacific Américain*.

Cette route servirait de prolongement commun et nécessaire aux deux grandes lignes transcontinentales pour atteindre Montréal, qui se trouverait de cinq cents milles plus rapproché de l'Europe que tout autre port de l'Atlantique.

Inutile de dire qu'en devenant le centre, le point de rencontre où les chemins de fer déverseraient les produits de l'Ouest et de l'Orient destinés à l'exportation en Europe par les navires océaniques, et où ceux-ci débarqueraient les produits de l'industrie européenne destinés à l'Ouest et à l'Orient, Montréal serait en peu de temps la ville la plus riche et la plus renommée de l'Amérique.

Cela est si évident que quiconque y réfléchit un seul instant ne peut faire autrement que d'en convenir.

Nous disons donc qu'un chemin de fer reliant Montréal au Sault Ste. Marie est une indispensable nécessité de notre situation, et une condition essentielle de notre prospérité future.

Cela ne suffirait pourtant pas encore si le lit du fleuve n'était pas creusé de manière à donner accès dans notre port aux vaisseaux du plus fort tonnage, et si le Havre n'était amélioré de manière à suffire amplement aux besoins de la navigation.

Si Montréal conserve sa suprématie, ce ne sera pas sans lutte ni sacrifices. Elle a dans

Toronto, New-York et Québec de puissantes et actives rivales. Cette dernière ville, par un effort suprême, a assuré la construction du chemin de fer de la rive nord. Les contrats sont donnés, les travaux commenceront au printemps. D'un autre côté, Toronto veut se relier à cette voie en arrière de Montréal, et si elle réussit à établir ses relations avec le Pacifique, le commerce de l'Ouest et de l'Asie passera loin de notre ville pour aller prendre la mer à Québec. Alors se vérifiera cette parole d'un écrivain québécois " *que Montréal pourra se contenter de voir passer le commerce de l'Ouest.* "

Deux choses donc sont d'une indispensable nécessité pour assurer la prospérité de Montréal :—

1. — Etre le terminus du chemin de fer du Pacifique ;

2. — Etre le terminus de la navigation océanique.

Si l'une ou l'autre de ces conditions manque ; adieu grandeur, prospérité, richesse ; mais si elles se rencontrent toutes deux, cette ville peut désirer toute concurrence.

Est-ce assez clair ?

#### L'EXPLOITATION DES MINES DE FER.

Nous ne nous lassons pas de revenir sur ce sujet que nous croyons être d'une importance capitale pour le Canada et surtout pour la province de Québec. Il y va de son avenir industriel, de sa prospérité et de son influence politique dans la Confédération. C'est pourquoi nous ne cesserons de remettre sous les yeux des capitalistes et des hommes d'affaires les ressources du pays qui n'attendent pour se développer que le concours du capital et de l'esprit d'entreprise qu'ils possèdent si éminemment.

Depuis notre dernier article sur les mines de fer de cette province et leur exploitation, dans lequel nous avons fait connaître leur étendue, leur richesse et la facilité d'en tirer un bon parti, d'autres faits sont venus à notre connaissance qui sont un nouvel argument à l'appui de notre thèse.

Aujourd'hui la conviction est générale en Angleterre qu'avant longtemps le bon minerai de fer sera épuisé. On ne le trouve plus guère que dans le district de Cumberland et dans le Lancashire. La valeur a tellement augmenté depuis l'invention du procédé Bessomer surtout, que son prix est de 50 p. 100 plus élevé qu'il y a deux ans. Tout ce que l'Angleterre peut produire de minerai d'ici à 1874 a été retenu d'avance. Malgré cela la production est si peu adéquate à la demande, que les fabricants organisent des Compagnies pour l'achat et l'exploitation des mines espagnoles.

Les journaux spéciaux de Londres nous apportent les prospectus de trois de ces Compagnies. Ils les accompagnent de commentaires qui ne laissent pas l'ombre d'un doute sur le fait important que nous signalions au commencement de cet écrit.

Le *Mining Journal* de Londres reproduit une correspondance au *Times*, et ajoute que cette lettre prouve que l'on s'occupe très sérieusement de trouver de nouvelles sources d'approvisionnement pour le commerce de ferronneries d'Angleterre. " Ici, ou ailleurs, dit-il, dans les " pays étrangers ou dans nos colonies, il faut " absolument trouver quelque nouvelle source " d'approvisionnement de minerai de fer, pour " permettre aux fabricants de faire face à la " demande toujours plus grande du commerce. " Quelque soit le résultat de l'enquête, il ne

" peut être que favorable à la Compagnie du " minerai de Bilbao, qui a entrepris d'exploiter " les mines de fer du nord de l'Espagne.

Voici la description qu'il donne de cette mine :

Les grandes et riches mines situées dans le voisinage de Bilbao, province de Biscaye, ont été exploitées de temps immémorial. Elles sont célèbres par la richesse et la pureté du minerai, qui ressemble beaucoup à l'hématite Cumberland et rendent de 50 à 60 p. 100 de métal . . . L'une de ces mines " la Escarpada," est une montagne de fer, d'environ 1200 verges de largeur, 700 de hauteur et d'une profondeur inconnue.

La Compagnie compte transporter 500,000 tonnes de minerai en Angleterre et de réaliser £300,000 de bénéfice par année.

Une autre entreprise a été lancée sous le titre de " Compagnie de minerai magnétique de Melaga," dont le capital est fixé à £175,000.

Son but est d'exploiter les mines connues sous les noms de " El Colossal " et " El Auxiliar," dans la province de Malaga, Espagne, de construire un chemin de fer jusqu'au port de San-Pedro, sur la Méditerranée et de transporter en Angleterre le minerai magnétique.

Ces mines sont situées à quinze ou seize milles du rivage de la mer. Elles ont été acquises au prix de £31,000 seulement. Le gouvernement n'exige qu'un droit nominal de £37 0s 0d par année, tandis que presque tout le terrain nécessaire pour le chemin a été donné gratuitement par les propriétaires.

La Compagnie compte transporter 100,000 tonnes de minerai en Angleterre et réaliser un profit net de £37,000.

Ces faits sont de la plus grande éloquence. Ils prouvent mieux que tout le reste qu'à l'avenir l'industrie Anglaise la plus prospère dépendra des peuples étrangers pour son alimentation et qu'elle sera à la merci des événements qui pourraient se produire sur le continent d'Europe. Si une guerre surgissait dans laquelle la Grande-Bretagne ou l'Espagne serait partie, il est évident que la source d'approvisionnement étant tarie, les fabriques anglaises devraient cesser de fonctionner.

Dans un cas pareil, nous demandons ce qu'il adviendrait des pays qui, comme le nôtre, dépendent pour leurs ferronneries ? Il y aurait une crise ruineuse.

C'est une éventualité que nous devons prévoir et à laquelle nous devrions penser.

Il est donc maintenant de la dernière évidence que le prix actuel du fer va se maintenir ; que les probabilités sont même en faveur d'une nouvelle hausse. Encore une fois, pourquoi donc nos capitalistes ne songent-ils pas à exploiter nos propres mines, si vastes, si riches et qui donneraient de si beaux retours.

Nous ne voudrions pas répéter ce que nous disions dans une autre occasion. Cependant nous devons faire remarquer que le Canada importe actuellement pour une valeur de \$10,000,000 de dollars ; que plusieurs chemins de fer vont se construire très prochainement, que la demande dépassera certainement \$15,000,000, et que nous pourrions facilement y pourvoir sans avoir aucunement recours à l'Angleterre.

Les conséquences se feraient bientôt sentir par l'ouverture de nouvelles carrières à la jeunesse, l'emploi d'un nombreux personnel de mineurs et d'ouvriers, l'augmentation de la population, la diffusion de la richesse et de l'aisance et par la création d'une industrie qui en