

Le Négociant Canadien

MONTRÉAL, JEUDI 19 OCTOBRE 1871.

LE COMMERCE INTERNATIONAL ET LES CANAUX DU ST. LAURENT.

Les journaux de la province d'Ontario s'occupent beaucoup depuis quelque temps de l'état du canal Welland et des améliorations qu'il faudrait réaliser pour le rendre parfaitement utile.

Nous soupçonnons fort que nos adroits voisins exagèrent à dessein les choses, et crient bien haut afin d'attirer et de fixer l'attention sur une question de la plus haute importance : celle de l'agrandissement des canaux en général et du canal Welland en particulier. Nous sommes bien loin de leur en vouloir. Au contraire, dans l'état actuel, cette province et cette ville surtout sont pour le moins aussi intéressées qu'Ontario à rendre plus faciles et moins coûteuses les communications entre l'Ouest et le Canada.

Si l'on suit, sur une carte géographique, la ligne du fleuve St. Laurent, on voit qu'il prend sa source dans les grands lacs de l'Ouest et qu'il arrose dans toute sa longueur un pays d'une immense fertilité. Dans son cours il sépare le Haut-Canada des États-Unis, en offrant au surplus de la production des deux pays un débouché facile, rapide et peu coûteux sur les marchés européens.

Les régions canadienne et américaine des grands lacs sont d'une richesse et d'une fertilité fabuleuse. Leur développement est quelque chose d'inouï dans les annales de l'histoire. On en jugera par les quelques chiffres suivants :

• Il y a 30 ans, c'est à dire en 1840, la population des États agricoles de l'Ohio, du Michigan, de l'Indiana, de l'Illinois, du Missouri, de l'Iowa, du Wisconsin, du Minnesota et du Kansas réunie n'excédait guère trois millions d'âmes. Le dernier recensement la porte à plus de douze millions !

Chicago, qui à cette époque ne comptait qu'une poignée d'habitants, en a aujourd'hui 350,000. En 1850, Milwaukee avait une population de 20,000, en 1870 de 72,000. A la même date, Cleveland comptait 17,000 habitants ; en 1870 elle en avait 92,000 !

La production a suivi une progression ascendante non moins rapide. En 1841, la valeur brute du commerce des lacs était de \$65,000,000, en 1851 de \$200,000,000, et en 1870 de \$700,000,000.

Ontario a marché tout aussi rapidement. En 1811 sa population totale était de 77,000 âmes, en 1852 de 952,000, en 1862 de 1,326,021, aujourd'hui elle atteint probablement deux millions.

Que dire de Montréal dont la population en 1852 était de 52,000 ; en 1861 de 100,000, et en 1871 de 160,000 habitants !

En 1860, 40 vapeurs et 22 voiliers océaniques entraient dans son port, avec un tonnage respectif de 51,298 et de 76,174 tonneaux. En 1869, 117 vapeurs, 5866 voiliers, jaugeant respectivement 117,965 et 721,324 tonnes entraient dans son port.

Or, ce commerce, pour ainsi dire sans borne de l'Ouest, ne finit que de naître. Il est encore dans l'enfance.

Et cependant l'agriculture produit déjà plus que les bateaux à vapeur et les chemins de fer peuvent transporter sur le bord de l'océan. Le fait est que les cultivateurs ne trouvent pas à se défaire de tous leurs grains, et qu'il en périclite une quantité faute de moyens faciles de transport.

Il est impossible de prévoir quelles limites peut atteindre la production agricole de l'Ouest.

D'un autre côté, cette production est bien loin de suffire à la demande des marchés européens. Dans l'année 1869, il a été importé dans les ports d'Angleterre seulement, une quantité de farine et de grains représentant en total 82,067,174 minots de blé. Sur ce chiffre la proportion venant des États-Unis était de 28,504,174 minots ou 34 $\frac{1}{2}$ par 100, et celle du Canada de 6,340,153 minots ou 7 $\frac{1}{2}$ seulement. La balance de l'importation venait de la Russie, de l'Allemagne, etc.

Or, l'importation des grains en Angleterre peut se faire plus facilement d'Amérique que de tout autre pays.

Il y a donc dans le fait de la fertilité du sol de l'Ouest, de sa capacité quasi illimitée de production, et de la demande européenne une marge très large pour les progrès non seulement possibles, mais probables, mais certains de l'avenir.

Trois voies seulement sont ouvertes à ce trafic : celle du Mississippi, celle de New-York par le canal Erie, et celle du St. Laurent par le canal Welland.

Il serait inutile de démontrer quels avantages retirera le pays qui réussira à monopoliser cet immense trafic. Il saute aux yeux de tous.

Si l'on en juge par ce que le Canada a pu obtenir jusqu'ici, bien que ce ne soit qu'une petite part, il serait incalculable. Car déjà nous en retirons des millions, nous fondons notre marine marchande, et nous donnons à une partie de notre population de l'emploi profitable ; nous la formons aux plus rudes fatigues, nous l'accoutumons au danger. Qui sait quels services elle pourrait être appelée à rendre plus tard ?

Examinons donc un instant le mérite respectif des trois routes qui peuvent mettre l'Ouest en rapports avec les marchés européens. Il faut d'abord écarter le Mississippi, malgré les efforts faits par la ville de St. Louis pour diriger le commerce de ce côté. Le grand obstacle qu'il lui sera difficile, sinon impossible de surmonter, c'est qu'elle ne se trouve pas sur la ligne de la navigation océanique et que le Mississippi traverse un pays peu propre au transport des principaux produits de cette section.

Il ne reste donc en présence que Montréal et New-York, le St. Laurent et le canal Erie.

Nous posons en fait que dans le moment actuel ni l'une ni l'autre de ces routes n'offre de facilités suffisantes au trafic. Le canal Erie comme le canal Welland est depuis longtemps stationnaire. Le nombre de vaisseaux qui y passent semble plutôt diminuer d'année en année. Tandis que le tonnage total vers l'est était de 1,980,932 tonnes en 1862, il n'était que de 1,281,716 en 1869.

Le tonnage entre Buffalo et Oswego qui était de 5,598,783 tonnes en 1862 n'était que de 5,862,072 tonnes en 1869. On peut donc assurer que le canal Erie a atteint son *maximum* de circulation.

D'un autre côté la production de l'Ouest va sans cesse croissant dans des proportions consi-

dérables. En 1850, les chargements de farine et de grains à Chicago n'équivalaient qu'à 1,830,968 minots tandis qu'en 1869, ils étaient de 56,757,515. Une augmentation analogue s'est produite à Toledo et à Milwaukee.

La voie du canal Erie est donc totalement insuffisante aujourd'hui ; et cette insuffisance devra s'accroître de jour en jour davantage, à mesure que la production de l'Ouest se développera.

Le fait est qu'il est impossible de violenter longtemps la nature. Le débouché naturel de l'Ouest est le St. Laurent. Pendant quelques années, il a été possible de le faire oublier par des moyens artificiels. On a pu par des travaux d'art, par une œuvre gigantesque détourner le commerce de son cours ; mais cela ne peut durer. Le canal Erie est insuffisant, il ne saurait guère être question de l'agrandir. La question en tant qu'elle le concerne est donc jugée.

La supériorité de la voie du St. Laurent ne trouve plus guère d'adversaires. Les chambres de commerce américaines, les plus intéressées même à le cacher, ont été obligées de le reconnaître. Voici, en effet, ce qui disait en 1867 la chambre de commerce de Buffalo :

« Le St. Laurent constitue une voie de communication en ligne directe entre les grandes régions agricoles de l'Ouest et les pays de l'Europe, dont les habitants sont et seront les principaux consommateurs des grains importés d'Amérique.

« Les personnes qui ont étudié les statistiques de ces dernières années ont, sans doute, observé que le commerce de Chicago avec la confédération canadienne a grandement augmenté en ce qui regarde les importations et les exportations. Les canadiens espèrent établir un commerce direct considérable par le St. Laurent entre le Canada et les états de l'Ouest. Le Canada exportera le blé par les navires employés sur cette ligne et importera pour l'Ouest le fer, sel, quincaillerie, sucre, faïence, tapis, drogues, teintures, etc. et ces importations seules sont évaluées à \$40,000,000.

« Les canadiens ont deux plans projetés pour attirer le commerce du Nord-Ouest. L'un consisterait à agrandir les canaux qui tournent les rapides du St. Laurent et à augmenter assez le capacité du canal Welland pour que les navires d'un fort tonnage puissent faire le trajet direct des lacs d'en haut, aller retour ; d'après l'autre plan projeté, l'on voudrait établir une route par le nord en améliorant la navigation de la rivière des Outaouis, qui se jette dans le St. Laurent, près de Montréal. »

Le fait est que dans l'Ouest, on aperçoit chaque jour davantage que sous tous les rapports le St. Laurent est supérieur au canal Erie. L'eau profonde de l'un conserve la fraîcheur des grains dans les vaisseaux, tandis que le peu de profondeur qu'elle a dans l'autre est cause qu'ils s'échauffent et moisissent bientôt.

En février 1863, la législature de l'Illinois chargea une commission de conférer avec les autorités canadiennes sur la question du transit et dans leur mémoire les commissaires font l'importante déclaration suivante :—

« Depuis plusieurs années on a perdu des quantités énormes de grains tout récoltés à cause de l'insuffisance des chemins de fer et des