

"réel à Bytown se construit (comme je n'en doute pas) et qu'il atteigne la ville du côté est de la montagne, il me semble qu'en ce cas la baie d'Hochelaga deviendra un poste important d'expédition du bois qui arrivera de la vallée de l'Ottawa, ce qui nécessitera la construction de quais considérables dans cette direction. Mais bien que cela puisse être jugé nécessaire dans le cours du temps, le fait qu'on ne saurait y construire d'entrepôts à l'abri de la glace en hiver pas plus que dans le havre actuel, n'empêche pas qu'il soit urgent de construire un dock sur les bords de la Pointe St. Charles, en rapport duquel des entrepôts de n'importe quelles dimensions pourraient être érigés. Les chemins de fer pourraient se relier à ces entrepôts ainsi qu'aux navires océaniques, et nous aurions dans ce cas un port supérieur à tous ceux du continent."

Ce plan d'amélioration du havre, après avoir été approuvé en 1858 par les ingénieurs les plus éminents du continent, le fut aussi par la chambre de commerce, bien qu'il déplût à la population de la partie-est de la ville, qui, à mon apparition dans une assemblée publique en compagnie du regretté M. McGee, nous lança des pierres et des briques. Ce n'est pas sans difficulté que nous échappâmes sans blessures graves.

Dans une lettre qu'il publiait sous le pseudonyme de "Merchant," M. W. Workman, notre dernier maire, disait :—"M. Young, M. T. D. McGee et leur parti furent chassés du terrain par la manifestation de l'impatience et de l'indignation du sentiment public, pour s'être faits les avocats d'un projet aussi manifestement absurde."

Contrairement à cette sentence, MM. McAlpine, Kirkwood et Childs, ces éminents ingénieurs américains, déclaraient, après avoir soigneusement examiné tous les plans "qu'en vue de la grandeur du commerce de l'Ouest qui prendrait probablement la route du St. Laurent, nous sommes d'opinion qu'un dock de 120 acres est la meilleure manière d'offrir une augmentation permanente de facilités, et que la Pointe St. Charles est de beaucoup le meilleur site que l'on pourrait choisir pour cet objet."

Ces ingénieurs furent aussi unanimes à dire "que le port de Montréal est la place convenable pour le transbordement des cargaisons des vaisseaux de l'intérieur à ceux de l'océan, que les commissaires avaient raison de demander le creusement du chenal entre Montréal et Québec," et "que les facilités actuelles du havre de Montréal sont insuffisantes pour accommoder le commerce d'alors ainsi que son augmentation certaine, et qu'une addition considérable est requise."

Maintenant l'opinion que je veux faire partager à vos lecteurs, est que le chemin de fer le Grand Tronc qui dessert la vallée du St. Laurent traversant à l'Ouest, tandis que ceux d'Ottawa, Québec et le Pacifique arrivant à l'est de la Montagne et vers la baie d'Hochelaga, ont chacun des fonctions distinctes à remplir. Le commerce de l'un ne vient pas en concurrence avec celui des autres.

Suivant les vues exprimées dans ma dernière lettre, chacun aura son pont à travers le St. Laurent pour la facilité de ses affaires.

Le Grand Tronc pourrait poser un nombre illimité de lisses autour des docks de la Pointe St. Charles et dans la rue du Moulin sur le terrain recouvré équivalent à 21 acres, il pourrait construire un dépôt de fret, tandis que la profondeur d'eau dans le dock aurait 26 pieds.

Les marchandises destinées à être transportées par chemin de fer seraient transbordées directement des navires océaniques.

De nouveaux et grands quais devraient être bâtis dans la baie d'Hochelaga pour le trafic de la vallée de l'Ottawa, en sorte que chaque branche de commerce aurait les facilités nécessaires à son centre naturel.

Le navire ou propulseur de l'Ouest pourrait déverser rapidement sa cargaison dans l'élevateur; celui-ci la verserait à son tour avec une égale rapidité dans le vaisseau d'outre-mer. Le sucre, les grains, l'huile, etc., des Etats de

l'Ouest et d'Ontario pourraient y être emmagasinés et assurés au taux le plus réduit, et cela à un point où les marchandises pourraient être expédiées à Boston, New York, Portland, St. Jean, N.B., par chemin de fer et par eau en Europe, aux provinces maritimes ou aux Indes Occidentales.

Je suis persuadé qu'avec ces améliorations et par l'adaptation des canaux de la Puissance à la navigation naturelle, l'augmentation du commerce du St. Laurent, et surtout de Montréal, serait telle, qu'avec les immenses pouvoirs d'eau dont nous pouvons disposer pour nos manufactures, rien ne pourrait lutter contre les facilités que nous offririons au trafic. Il est au pouvoir des citoyens de Montréal par leur union et leur énergie d'assurer ces grands résultats.

Mais s'ils n'adoptent pas immédiatement les mesures nécessaires pour arriver à ce but; s'ils ne fournissent pas des facilités beaucoup plus grandes; s'ils ne creusent pas le chenal à 24 pieds à l'eau basse, et cela sans retard, le commerce sera forcé d'aller ailleurs.

Les commissaires du havre ont récemment décidé de transformer le terrain recouvré à la Pointe du Moulin à vent en un bassin pour les bateaux du canal et de creuser plusieurs des bassins inférieurs pour les adapter aux proportions des navires océaniques.

Je crois que c'est une erreur; car il faut se rappeler que le commerce local du havre avec les paroisses environnantes ainsi qu'avec les provinces maritimes, qui se fait par de petits navires d'un faible tirant d'eau, augmente considérablement, et que la plupart des quais actuels leur conviennent merveilleusement bien. Comme preuve de cet accroissement, je puis citer le fait qu'en 1859 le tonnage des vaisseaux qui entrèrent dans ce port, mais qui ne venaient pas de la mer, était de 388,177 tonnes, tandis qu'en 1870 ce tonnage atteignait 721,334 tonnes. Or l'augmentation des onze années prochaines sera beaucoup plus grande encore. En ce cas, n'est-il pas évident, que vu l'encombrement actuel des quais, il faudrait de nouvelles facilités pour les gros vaisseaux?

Le transport par le Grand Tronc doit concorder avec la production et la population des Etats de l'Ouest—et pour faciliter les affaires de cette grande entreprise, il faut lui fournir de nouvelles et grandes commodités ainsi que les moyens de charger et de décharger avec rapidité.

J'ai démontré qu'avec un nouveau pont au bas de l'île Ste. Hélène tous les chemins de fer qui arriveront à Montréal par la partie Est pourront rencontrer les chemins américains sur la rive sud et trouver toutes les facilités possibles dans la baie d'Hochelaga; tandis qu'au moyen des docks et d'autres améliorations, le Grand Tronc atteindrait les navires océaniques.

La politique mesquine de pousser les lisses du Grand Tronc jusque sur nos quais étroits, bâtis pour le débarquement des cargaisons assorties et leur distribution aux marchands de l'intérieur de la ville, ne détruit pas seulement les facilités du commerce dans le havre; mais c'est encore un moyen si petit, si insuffisant pour l'accommodation des affaires d'un pareil chemin de fer qu'on s'étonne du manque apparent de prévoyance de ceux qui en ont le contrôle.

En terminant je dirai qu'il dépend entièrement de l'énergie et de l'esprit d'entreprise du peuple du Bas-Canada, de Québec et de Montréal, de déterminer quelle proportion de l'immense commerce intérieur sera attirée vers le St. Laurent, tant pour ce qui regarde l'importation que l'exportation européenne.

Avec un système complet de docks et de canaux; avec des pouvoirs d'eau illimités à notre disposition pour épargner du temps et de l'argent; avec un chenal de 24 pieds à l'eau basse; avec les ponts Victoria et Ste. Hélène, offrant en toutes saisons de l'année toutes les facilités désirables de transport, Montréal n'aura pas de supérieur sur ce continent. Les améliorations que je viens d'énumérer permettraient au Canada de lutter avec succès contre l'Etat de New York pour le monopole de l'immense commerce intérieur, qui est destiné à toujours augmenter.

Personnellement, il m'importe peu que ces idées sur lesquelles j'ai si souvent attiré l'attention publique, soient réalisées ou non. Mais comme chaque année a eu pour effet de me convaincre davantage de leur vérité, je ne puis m'empêcher de croire que l'on regrettera bientôt de n'avoir pas pris plus tôt une décision dans une question qui affecte si directement les intérêts vitaux de cette ville.

Recevez, etc.,

JOHN YOUNG.

Montréal, 24 octobre 1871.

A. M. L. E. MORIN, EDITEUR DU NÉGOCIANT CANADIEN.

MONSIEUR L'EDITEUR,—Dans l'un des numéros de votre estimable journal, vous avez gracieusement ouvert vos colonnes au public, pour que chacun put y traiter les questions qui lui sembleraient intéressantes.

Je viens vous demander de me laisser profiter de cette hospitalité, en vous présentant quelques observations, qui, selon moi, ont un intérêt tout à la fois privé et commercial.

Il s'agit des restrictions apportées par l'administration locale à certains genres de commerce, tels que la vente du poisson et de la viande.

On me répondra immédiatement que ces commerces sont exercés librement dans les marchés publics qui sont nombreux à Montréal, et que par conséquent ma prétention est mal fondée.

Je suis, en effet, obligé de reconnaître le fait, mais de constater en même temps que c'est dans les marchés seuls que je puis trouver le poisson et la viande.

Nouveau dans ce pays, où je trouve de tous côtés des institutions si libérales et si utiles, j'ai voulu savoir pourquoi il en était ainsi, et pourquoi ces genres de commerce n'étaient pas autorisés dans les autres parties de la ville, et j'ai appris alors que cette autorisation pouvait s'obtenir, mais à la condition par le requérant de payer une taxe de 500 piastres. C'est là ce que j'appelle une restriction à la liberté individuelle, à la liberté commerciale, et je ne puis m'empêcher d'en être étonné, quand je vois, à chaque instant, le canadien proclamer qu'il jouit plus que tout autre peuple d'une liberté illimitée.

Quelle est la raison de cette entrave au commerce, dans ces deux catégories? je la cherche en vain, et je viens vous en demander l'explication.

Montréal est une grande ville, la première du Canada, à la tête de la civilisation du pays tout entier; je ne veux pas lui nier toute espèce de spontanéité et d'initiative personnelle; mais, nécessairement, à son origine, elle a dû s'inspirer des idées et des mœurs soit françaises, soit anglaises, soit même américaines.

Or, en Angleterre, aux Etats-Unis, en France même qui est le pays par excellence des règlements administratifs et des vexations y attachées, j'ai vu tout le contraire, c'est à dire la liberté entière, sans réserve, pour chacun, de faire tel commerce que bon lui semble, quand ce commerce n'est nuisible ni à la sûreté ni à la salubrité publique.

Dans toutes les rues des villes, grandes ou petites de ces trois Etats, vous voyez à chaque pas, outre les marchés publics, un boucher, un marchand de poisson. Pourquoi n'en est-il pas de même à Montréal? c'est certainement à cause de cette taxe considérable, qui fait réflé-