

## Le Négociant Canadien

MONTREAL, JEUDI, 4 DECEMBRE 1873.

### Chambre de Commerce de la Puissance.

Vers le milieu du mois prochain, aura lieu la convention annuelle de la Chambre de Commerce de la Puissance. Cette Chambre se compose des délégués des diverses organisations commerciales des provinces de la Confédération. La province de Québec ne doit pas rester en arrière, et les différentes chambres de commerce doivent songer dès aujourd'hui à choisir leurs délégués et à leur donner des instructions.

Parmi les questions qui reviendront sur le tapis se trouvent celles du tarif et de la faillite qui, au moins la dernière, viendront certainement devant les chambres à leur prochaine session.

La chambre de commerce de Hamilton a pris l'initiative et après avoir adopté un rapport de son comité sur l'Acte de Faillite, elle a élu les messieurs suivants, ses délégués, savoir :—M. Adam Brown, Donald McInness, A. S. Gregory et Thomas Saunders.

### Le programme du gouvernement.

Dans son discours aux électeurs de Napierville, l'Hon. M. Dorion dit que le gouvernement actuel construirait le chemin de fer du Pacifique avec toute la célérité possible compatible avec l'économie et de manière à ne point rendre cette œuvre trop onéreuse pour le pays; qu'il agrandirait les canaux et qu'il travaillerait à obtenir la conclusion d'un nouveau traité de réciprocité.

Cette nouvelle sera reçue avec la plus entière satisfaction. Il fallait s'attendre aux deux premières mesures du programme, puisqu'elles n'ont jamais souffert que des objections de détail.

Quant à la dernière, tout ce que nous voulons dire, c'est que le gouvernement qui donnera au Canada la réciprocité commerciale la plus étendue avec les États-Unis aura bien mérité du Canada en général et de la province de Québec en particulier.

Cette question n'est pas nouvelle pour les lecteurs du *Négociant Canadien* et nous l'avons traitée bien souvent. Nous aurons sans doute occasion d'y revenir bientôt et d'exposer encore une fois nos idées à ce sujet.

### La route du chemin de fer du Pacifique.

Dans son discours électoral de Lambton, l'Hon. M. MacKenzie, premier ministre et commissaire des Travaux Publics, définit comme suit la manière dont le gouvernement entend procéder dans la construction du chemin de fer du Pacifique :

J'ai toujours pensé que des moyens rapides de communications à travers le continent étaient nécessaires pour l'avenir de la colonisation et dans le but d'ouvrir les districts possesseurs des richesses non-développées. Sans ces communications, pas de colonisation et pas d'immigration possible. Ce sera le devoir du gouvernement, d'abord, d'établir des moyens de communications par eau du Lac Supérieur au Fort Garry et aux Montagnes Rocheuses; en même temps de commencer les travaux sur l'Océan pacifique et de les pousser énergiquement vers l'Est. En même temps, on utiliserait les lignes américaines jusqu'à ce que nous ayons les moyens de compléter l'œuvre. Une fois que nous aurons accès à la Colombie et aux territoires du Nord-Ouest, nous pourrions dépenser sur les autres parties du chemin l'argent nécessaire pour terminer notre grande route nationale à travers le continent.

Le plan exposé par l'Hon. premier ministre nous semble le plus raisonnable et le seul réalisable sous les circonstances. Le Canada ne possède qu'un crédit et des ressources limitées. Ce serait une mauvaise tactique que de les épuiser d'un seul coup dans une entreprise qui peut être rendue beaucoup moins onéreuse.

La loi adoptée en 1872 par le Parlement Canadien exige qu'un chemin de fer soit construit depuis l'extrémité du Lac Nipissing jusqu'à l'Océan Pacifique en passant par le Fort Garry dans l'espace de dix ans. Or, il est bien évident que la chose est tout simplement impossible dans ces délais. C'est pourquoi dans la charte accordée à Sir Hugh Allan, le gouvernement avait réservé au Parlement le droit d'étendre les délais primitifs.

La distance qui sépare le terminus-est du Fort Garry est d'environ mille milles, et comme disait le *Métis* de Manitoba dans un article que nous reproduisons en janvier dernier :

" Il est un fait nié par personne, c'est que la construction de cette partie du Pacifique Canadien entre le Lac Supérieur et la vallée de la Rivière Rouge serait des plus difficiles. Très peu ou point de colonisation possible, un froid glacial, une vaste zone non interrompue de cours d'eau et de rochers magnifiques, telle est cette région."

Il nous semble évident que ce serait folie que d'entreprendre de jeter un chemin de fer dans cette vaste solitude, si la chose

n'était point maintenant nécessaire et s'il était possible de trouver d'autres moyens plus avantageux de communications.

Or, ces moyens existent et peuvent être obtenus à peu de frais. Il suffit pour cela de profiter de nos voies d'eau et de mettre notre réseau ferré en rapport avec celui des États de l'Ouest américain.

Il y a actuellement sous contrat un chemin de colonisation du Nord de Montréal qui s'unit à celui du Canada Central près d'Ottawa et se prolonge ainsi jusqu'à Pembroke. Il devrait être continué sans retard jusqu'au Sault Ste. Marie, distance de 200 milles, où un pont international le mettrait en rapports avec les voies ferrées du Michigan, du Wisconsin et du Minnesota. Celles-ci se relient à Duluth au *Northern Pacific*, qui est terminé jusqu'à Pembina, sur la frontière de la province de Manitoba. Une distance de 90 milles sépare Pembina de Fort Garry, dans un pays qui n'offre point d'obstacles. Il ne manque donc que 290 milles de voies ferrées pour mettre la province de Manitoba en rapports constants et réguliers avec le Canada et l'Atlantique. Ce plan nous ferait gagner plusieurs années et au moins \$50,000,000 qu'il faudrait dépenser pour construire 1,000 milles de chemin dans un pays aussi difficile.

Les travaux pourraient être poussés activement aux deux extrémités entre Fort Garry et le Pacifique, dans un pays fertile où il activerait la colonisation.

" Supposons maintenant, disait encore le *Métis*, le *Northern Pacific* construit jusqu'à Pembina, et il le sera en 1873; supposons en outre que le Pacifique Canadien vienne à faire sa première soude avec les réseaux américains :—Non seulement le nord-ouest à nous, se trouve à faire un pas immense, mais la construction du Pacifique devient chose facile et toute naturelle.

" D'entreprise politique, le projet devient une belle et bonne affaire commerciale. En effet, dès la première année de son ouverture dans Manitoba, ce chemin commence à réaliser de gros bénéfices. Bien plus à mesure qu'il avance, il devient lui-même l'instrument le plus puissant de la colonisation et du progrès dans le pays qu'il parcourt, et ce n'est plus une solitude qu'il traverse, MAIS DES PROVINCES QU'IL FONDE."

Comme le dit très bien M. MacKenzie, il importe pardessus tout d'atteindre les plaines fertiles du Nord-Ouest et de la Colombie. Nous avons besoin de développer nos ressources, d'offrir au surplus de notre population et aux immigrants une nouvelle patrie, des champs qu'ils puissent