

**Le Négociant Canadien**

MONTRÉAL, JEUDI 26 OCTOBRE 1871.

**LE COMMERCE INTERNATIONAL ET LES CANAUX DU ST. LAURENT.**

II.

Nous avons établi dans un précédent article trois points qui ne sont plus guère contestables, à savoir : 1o. L'immensité de la production de l'Ouest et de la demande européenne; 2o. L'insuffisance des moyens actuels de transport tant par la voie du canal Erie que par celle du canal Welland; 3o. Enfin, la supériorité de la route du St. Laurent sur celle du canal Erie.

Avant d'entrer dans le vif de la question de l'agrandissement des canaux du St. Laurent, nous désirons ajouter quelques autres considérations sur ce dernier point.

La différence entre Chicago, le grand entrepôt de l'Ouest, et Liverpool, se calcule comme suit par la voie de New York et par celle du St. Laurent :—

**VOIE DE NEW YORK.**

De Chicago à New York . . .	1520 milles.
De New York à Liverpool . .	2980 "
<b>Total de Chicago à Liverpool</b>	<b>4500 "</b>

**VOIE DU ST. LAURENT.**

De Chicago à Montréal . . . . .	1348 milles.
De Montréal à Liverpool . . . . .	2735 "

Total de Chicago à Liverpool . . . 4083 "

Ce qui donne en faveur de la voie du St. Laurent un avantage de 417 milles.

Mais ce n'est pas tout. Tandis que de Chicago à New York il faut faire 352 milles de canal avec un éclusage de 675 pieds, de Chicago à Montréal il n'y a que 71 milles de canal avec 553 pieds d'éclusage, le reste du parcours se faisant sur les eaux profondes des lacs et du fleuve.

La différence du trajet est de dix à quinze jours en faveur de la route canadienne. Le fret est en conséquence de près de la moitié moindre.

Pourquoi donc, jouissant de tous ces avantages, la voie fluviale n'est-elle pas plus favorisée par le trafic de l'Ouest ?

Il y a deux raisons. La première, nous l'avons fait connaître : c'est l'insuffisance du canal Welland, qui n'est pas assez profond pour donner passage aux vaisseaux d'un tonnage aussi fort que celui de la plupart de ceux qui font le trafic des grands lacs.

La seconde est peut-être plus puissante encore : c'est l'absence du fret de retour pour les navires qui nous arrivent chargés de grains.

New York est un grand port de mer qui est devenu le centre des importations pour l'Ouest. Il est fréquenté par la marine marchande de tous les pays du monde. Les navires y arrivent chargés des richesses de l'Europe et de l'Asie. C'est de ce centre qu'elles rayonnent ensuite vers tous les points de la circonférence. Les navires qui emportent les grains n'ont jamais manqué de cargaisons de retour.

Or, telle est la grande et véritable raison qui a fait jusqu'ici négliger la route du St. Laurent malgré son incontestable supériorité.

Il ne suffit donc plus aujourd'hui de démontrer aux Américains que nous pouvons transporter à plus bas prix et plus vite leurs grains sur

les marchés anglais; ils le savent parfaitement; mais il est encore nécessaire de leur prouver qu'il est de leur intérêt d'importer les marchandises européennes par la même voie, et de leur offrir les moyens de s'en prévaloir.

Plusieurs obstacles restent à surmonter.

Depuis longtemps la ville de Chicago travaille à décider le congrès à la proclamer port d'entrée, sans résultat jusqu'ici. Tout espoir n'est pas perdu pourtant, et les marchands sont bien déterminés à pousser les choses jusqu'au bout et à obtenir justice coûte que coûte. Déjà une certaine quantité de marchandises sont reçues en entrepôt; mais elles subissent des vérifications qui leur causent des dommages et des retards très préjudiciables. Ces inconvénients disparaîtraient si les marchandises arrivant à Montréal étaient aussitôt embarquées dans les propulseurs et expédiées directement à Chicago.

Quelques mesures ont été prises dans ce sens. Une ligne de propulseurs a été établie en rapport avec la ligne Allan, et une augmentation considérable de trafic a eu lieu dans le cours de cet été.

Tout cela ne suffira pas, tant que l'autre obstacle n'aura pas disparu; c'est-à-dire tant que les canaux n'auront pas été élargis et approfondis de manière à permettre aux vaisseaux de 1000 tonneaux de les traverser sans encombre.

Voici comment s'exprimait à ce sujet la chambre de commerce de Hamilton :—

"La capacité des navires adaptés aux dimensions agrandies des écluses serait la même que celle des navires qui fréquentent la rive américaine des lacs d'en haut, savoir : de 230 à 250 pieds de long, 30 à 34 pieds de bau, avec un tirant de 12 pieds et une capacité de 30,000 minots de blé. Actuellement, les propulseurs de première classe, jaugeant de 450 à 500 tonneaux et pouvant transporter 15,000 minots de grain sur le canal Welland, peuvent prendre le fret de Chicago à Montréal à raison de 12½ cents par minot, et font ainsi un commerce profitable; or, si les écluses étaient agrandies jusqu'aux dimensions proposées, les vapeurs et les voiliers de la capacité de 30,000 minots pourraient, avec avantage, faire le commerce entre les lacs d'en haut et Montréal; de plus, on pourrait alors s'attendre raisonnablement à une réduction d'eau moins 12½ pour cent sur le tarif actuel du fret. Avec des vapeurs des dimensions proposées qui feraient le commerce entre les lacs d'en haut et Montréal, non-seulement la grande masse des produits du bassin des lacs trouverait un débouché jusqu'au St. Laurent, mais des cargaisons de retour, composées de fer, sel, saïence et autres articles pesants, trouveraient leur voie vers l'intérieur par la même route. Les navires océaniques apportent actuellement le fer à Québec, et cet article est transporté par eau jusqu'à Chicago, à raison de \$3.50 la tonne, même avec toutes les imperfections de notre système actuel; et si l'on considère que le prix de transport par chemin de fer, sur la même distance, est d'environ \$10 la tonne, il semble impossible que les chemins de fer puissent jamais opposer une concurrence sérieuse aux navires. Dans la concurrence que nous avons nécessairement à faire, il est de toute importance qu'on évite les transbordements nombreux; c'est en profitant de tous les avantages naturels à notre disposition et en nous mettant à l'œuvre de cœur et d'âme que nous donnerons à la voie du St. Laurent une supériorité incontestée sur celle de Buffalo, Oswégo et New-York, et que nous ferons ainsi de nos grands cours d'eau intérieurs les débouchés du commerce de l'Europe sur ce continent. La population du Canada doit se montrer l'intelligente gardienne de tant d'avantages et veiller à ce que les Américains

des côtes des grands lacs puissent librement utiliser les canaux de Welland, du St. Laurent et de Lachine, en vue de développer l'norme commerce de céréales qui se fait entre l'ouest et l'Atlantique. Gardons-nous, par une législation imprudente, comme le violent système fiscal de nos voisins, d'entraver le développement d'un commerce qui devra éclipsier par ses proportions toutes les tentatives du passé et aller au-delà de toutes les espérances qu'on a pu jamais fonder sur l'avenir."

Pour arriver à donner au canal Welland les dimensions voulues, c'est à dire donner aux écluses 270 pieds de longueur, 45 de largeur, et 12 pieds d'eau sur les seuils, il sera nécessaire d'exécuter d'immenses travaux que la commission des canaux énumère comme suit :—

- 1o. Construire un nouveau canal entre Port Dalhousie et Thorold.
- 2o. Exhausser les écluses, levées et réservoirs du canal actuel de manière à donner 12 pieds d'eau sur les seuils.
- 3o. Approfondir les havres de Port Colborne et Port Dalhousie à 15 pieds, de manière à offrir un abri sûr aux vaisseaux tirant 12 pieds d'eau.
- 4o. Élargir et approfondir le canal principal entre Thorold et Port Colborne à 100 pieds de fond, et 13 de profondeur.
- 5o. Construire une seconde écluse à Port Colborne afin d'admettre plus d'eau dans le canal.
6. Baisser le tablier de l'aqueduc de deux pieds, et peut-être construire un autre aqueduc à côté de celui-ci, afin d'offrir un libre passage à l'eau pour alimenter le double jeu d'écluses depuis Thorold en descendant.

La commission évaluait le coût approximatif de ces divers travaux à la somme de \$6,580,000. Mais l'agrandissement du canal Welland ne servirait de rien si en même temps des dimensions égales n'étaient données aux canaux du St. Laurent.

Or l'amélioration de ceux-ci est évaluée par les commissaires à \$4,500,000. C'est donc en réalité une dépense de \$10,000,000 qui est recommandée par la commission pour attirer ici le commerce de l'Ouest en passant par le canal Welland.

Reste à savoir si pour une somme égale ou un peu plus forte il ne serait pas possible de trouver une autre route plus courte et conséquemment plus avantageuse; et s'il ne faudrait pas exiger des Américains quelque adoucissement à leurs lois de navigation, comme la permission pour les vaisseaux canadiens de faire le cabotage dans tous les ports des lacs.

Comme cet article est déjà assez long, nous terminerons cette étude dans un prochain numéro.

**RENAISSANCE DE QUEBEC.**

On a beaucoup parlé de la décadence de Québec, de son apathie, et l'on a eu jusqu'à un certain point raison.

Plusieurs causes ont contribué à retarder ses progrès.

La substitution du fer au bois dans la construction des navires lui a porté le premier coup qui a été le plus sensible.

L'industrie de la construction des navires y avait pris une extension considérable. Des centaines de vaisseaux sortaient annuellement de son port, se vendaient à bon prix en Angle-