

	Milles.
Par le canal de Suez :—	
De Yokohama à Liverpool.....	11,275
Par Montréal :—	
De Yokohama à Coal-Harbor.....	4,180
De Coal-Harbor à Montréal.....	2,911
De Montréal à Liverpool.....	2,790
<b>Total.....</b>	<b>9,881</b>
Différence en faveur de Montréal ...	1,394
(ou plus de 12 pour 100 de la distance entière.)	

Mettons une moyenne uniforme de 240 milles par jour, dix nœuds à l'heure, pour un steamer faisant ce voyage. Je sais que les grands steamers vont beaucoup plus vite que cela ; que la moyenne pour les lignes Allan et Dominion est de 12 nœuds, de même que celle des grands "lévriers des mers" est de 15 et 13 nœuds. Mais le trafic de l'Orient se fait par des bâtiments de moindre valeur. Le fait seul que le canal de Suez n'offre pas de sécurité à un steamer tirant plus de 20 pieds, ou dépassant une longueur de 350 pieds empêche la construction de grands navires. Un steamer prend 45 jours de Marseille à Yokohama ; c'est la compagnie même qui le déclare dans ses annonces. C'est à peu près 9 nœuds à l'heure, en allouant 3 jours pour le passage du canal. Le voyage complet de Yokohama à Liverpool prend 50 jours, à 10 milles à l'heure environ. En prenant des steamers semblables à ceux qui voyagent par la route de Suez, nous trouvons qu'il faut de Yokohama à Liverpool via le Pacifique canadien :—

De Yokohama à Coal-Harbor, 4,180 milles, à 10 nœuds à l'heure.....	17½ jours.
De Coal-Harbor à Montréal, 2,911 milles, à 30 milles à l'heure.....	4 "
De Montréal à Liverpool.....	11½ "
<b>33 "</b>	
Pour les convois de fret (20 milles à l'heure) temps additionnel.....	2 "
Pour transbordement du fret.....	4 "
<b>Durée du voyage.....</b>	<b>39 jours.</b>

Que trouvons-nous sur la route via New-York :

De Yokohama à San-Francisco, 4,470 milles.....	19½ jours.
De San-Francisco à New-York, 3,320 milles.....	5 "
De New-York à Liverpool, 3,040 milles.....	12½ "
<b>36 "</b>	
Pour les convois de fret (20 milles à l'heure) temps additionnel.....	2 "
Différence des rampes, à ajouter.....	2 "
Pour transbordement de fret.....	4 "
<b>Durée du voyage.....</b>	<b>44 jours.</b>

Il résulte de ces tableaux que, s'il peut exister des doutes sur le transport des marchandises, il n'en existe pas pour le transit des voyageurs qui non seulement gagneront 17 jours, mais traverseront une région constamment salubre et fraîche. Il n'y a pas de différence sensible entre le prix du transport des voyageurs par terre ou par eau. Nous pouvons dire que par une voie ou par l'autre, le tarif est en moyenne de \$0.03½ par mille, puisque de Québec à Liverpool, 2,630 milles, il varie de \$80 à \$100, soit de \$0.03 à \$0.04 ; et de New-York à Liverpool, 3,040 milles, il varie de \$90 à \$120, c'est-à-dire qu'il est également de \$0.03 à \$0.04 par mille. De San-Francisco à Yokohama, 4,470 milles, on demande \$250, ou environ \$0.05 du mille. De Liverpool à Yokohama par Suez, 11,275 milles, on demande £88 — ou \$428 — soit \$0.03½. De Marseille à Yokohama, 9,200 milles, le tarif par les messageries maritimes est de \$415 ou de \$0.04½ par mille. De San-Francisco à New-York, le tarif des voyageurs est de \$0.03½ par mille — \$126 pour le trajet, à part les dépenses de buffet et de wagon-lit qui représentent à peu près ⅔ de sou par mille. Mais les compagnies de chemins de fer n'exigent que rarement plus de 2½ sous du mille.

La différence pour la marchandise est plus prononcée. Le prix de \$7 par tonne de marchandise de Montréal à Liverpool équivaut à ¼ de sou par tonne par mille. Par le canal Suez, les messageries maritimes demandent entre Marseille et Yokohama \$40 par tonne, ce qui fait ⅓ de sou du mille. De Liverpool à Yokohama, l'Ocean Steamship Co. exige, en moyenne ⅓ de sou par mille. Jusqu'à ces dernières années, les chemins de fer demandaient deux sous par tonne par mille ; mais ils ont graduellement abaissé considérablement leurs tarifs, et l'Union Pacific exige à peine 1 sou par tonne par mille. Entre New-York et Chicago, le tarif atteindra bientôt ½ sou par tonne par mille, et le prix du grain par wagon de 24,000 lbs est même aujourd'hui de \$48 par wagon ; et je crois pouvoir assurer que ces tarifs réduits ne seront pas probablement élevés à l'avenir, chaque année ajoutant encore à l'expérience déjà acquise dans l'exploitation à bon marché des chemins de fer. Voici la marche de cette réduction convertie en moyenne, sur tout le fret des chemins de fer depuis 15 ans.

	1868	1873	1883
	Cts.	Ots.	Ots.
New York Central.....	2.74	1.57	0.91
Pennsylvania.....	1.90	1.41	0.81
New York, Lake Erie et Western.....	1.81	1.45	0.78
Boston et Albany.....	2.81	1.95	1.19
Lake Shore et Michigan Southern.....	2.33	1.33	0.72
Michigan Central.....	2.45	1.89	0.83
Chicago, Burlington et Quincy.....	3.24	1.92	1.42
Chicago, Milwaukee et St. Paul.....	2.50	1.36	
Illinois Central.....	2.20	1.43	
Pittsburg, Fort Wayne et Chicago.....	0.79	0.79	

Ou une moyenne pour 1883 de..... 1.055

Ces états s'arrêtent au 1er juillet 1884. Depuis, l'abaissement des tarifs a continué à s'accroître comme le prouve le tableau suivant pour les opérations de l'année finissant le 31 décembre 1884 :

Nom de la compagnie.	Longueur de la Ligne.	Exploitations.	Coût par tonne par mille.
		\$	Ots.
Chemin de fer de Cleveland, Columbus, Cincinnati & Indianapolis R'y.....	391 milles.	Rec. 3,600,346 Dép. 2,756,749	
		Profit. 843,597	0.633
Canal et chemin de fer Pennsylvania et New-York.....		Rec. 2,151,338 Dép. 1,541,794	
		Profit. 609,544	0.86
Chemin de fer Northern Central.....	323 milles.	Rec. 5,523,876 Dép. 3,468,394	
		Profit. 2,053,483	0.825
Chemin de fer Chicago, St.-Louis et Pittsburg.....	636 milles.	Rec. 4,393,840 Dép. 3,602,213	
		Profit. 791,627	0.6
Chemin de fer New-York, Lake Erie et Western.....	1,900 milles	Rec. 21,637,435 Dép. 16,358,077	
		Profit. 5,279,358	0.685
Lake Shore et Michigan.....			0.652
Michigan Central.....			0.645
New York, Chicago et St.-Louis (Nickel Plate).....	523 milles.	Rec. 3,207,591 Exp. 2,389,234	
		Profit. 818,357	0.476.
Chemin de fer Pennsylvania :			
Ligne principale.....	1,470 milles		0.740
Philadelphia et Erie.....	287 "	Rec. 48,563,917	0.576
Lignes à l'est de Pittsburg et Erie.....	2,261 "	Dép. 30,527,016	0.804
New Jersey, ses embranchements.....	443 "	Profit. 18,039,901	1.365