

Il faut bien se rappeler qu'il n'existe en ce moment aucune obstruction quelconque à la navigation depuis la tête du Lac Supérieur ou de la tête du Lac Michigan à Chicago, ou de tout autre point de ces lacs, jusqu'à l'embouchure de la Baie Georgienne.

Voici donc ce qu'il faudrait faire si l'idée d'utiliser les moyens naturels de la navigation était adoptée : Un chemin de fer entre Québec et Montréal sur la rive nord est maintenant en voie de construction par une compagnie particulière, aidée d'un octroi de terres publiques. Une autre compagnie a aussi obtenu une concession de terres publiques pour construire un chemin de fer depuis Montréal jusqu'à Pembroke, sur l'Ottawa. De Pembroke il faudrait pousser sans retard le chemin jusqu'au Sault Ste. Marie, avec un embranchement à l'endroit le plus convenable pour se relier aux propulseurs de la Baie Georgienne.

Au Sault Ste. Marie, il devrait être construit un pont international pour établir la liaison avec les chemins de fer du Michigan, du Wisconsin, du Minnesota, du sud du Lac Supérieur. Une partie de cette voie ferrée est déjà construite, et le tout le serait immédiatement par ces Etats si la politique suggérée était adoptée.

Ces chemins se relient maintenant à Duluth et Duluth est relié à Pembina, à 95 milles de Fort-Garry. Voyons quel serait le résultat, si l'on suivait cette route pour atteindre Fort-Garry.

En suivant le chemin projeté au nord du Lac Supérieur et du lac Nipissing, le point où il divergerait de la ligne gagnant le Sault Ste. Marie, au Fort-Garry, serait à une distance de 1,000 milles, tandis qu'il y aurait 200 milles entre ce point et le Sault Ste. Marie.

Le chemin de 90 milles de Fort Garry à Pembina devrait être construit sans retard ; en sorte que la longueur de chemin de fer à construire pour atteindre Fort-Garry par la route du Sault Ste Marie serait de 290 milles contre 1,000 milles par la route projetée, ce qui entraînerait dans sa construction une épargne de quarante millions de dollars, en outre de celle des frais d'exploitation dans un pays où il existe à peine un blanc et sous un climat 400 milles au nord de Duluth.

Voilà pourquoi nous croyons que l'endroit d'où notre chemin de fer du Pacifique devrait partir est Pembina.

Qu'on se mette de suite à l'œuvre et continuons la route depuis Fort-Garry jusqu'à la Colombie sur le territoire britannique en suivant le tracé qui sera jugé le plus avantageux,

Naturellement, nous ne croyons pas qu'une ligne de propulseurs telle que celle mentionnée, puisse être établie sans une subvention du gouvernement. Les vaisseaux devraient être en tout de première classe, bâtis en fer, d'un tonnage d'au moins 1,500 tonnes, munis de toutes les améliorations modernes, adaptées au transport des passagers, des touristes et des émigrants. Une pareille ligne aurait du fret d'aller et de retour, car le bois de service de la vallée de l'Ottawa serait transporté par eau dans la région des prairies de l'ouest et rapporterait beaucoup plus aux propriétaires canadiens qu'en l'expédiant vers l'Est.

Ce fret de retour tendrait à abaisser le fret d'aller. La subvention ne serait donc pas longtemps nécessaire, attendu qu'en peu de temps la ligne serait profitable. Nous n'aurions pas d'objection non plus à en donner une partie aux navires qui feraient le trajet à Collingwood, en conjonction avec le Grand-Tronc.

Le gouvernement ferait peut-être bien aussi de placer des bateaux à vapeur sur la Saskatchewan dès qu'ils deviendraient nécessaires. Cette subvention ne serait qu'une bagatelle comparée à l'intérêt sur \$—— à 6 p-100 ou à \$—— par année.

Une détermination de changer du nord au sud du Lac Supérieur le chemin de fer projeté du Pacifique assurerait la construction immédiate de cet anneau du Sault Ste. Marie qui en ferait partie sur le territoire américain ; et pendant que par cette voie la distance entre Duluth et Montréal ou Québec serait de 500 milles moins longue, elle serait aussi de beaucoup la plus courte pour New-York, Boston, Portland, etc. Elle serait aussi la plus convenable pour le transport des passagers, du fret de prix et des malles entre la Colombie Britannique, la Chine, le Japon et l'Angleterre. En même temps, sa combinaison avec la navigation lui donnerait la supériorité pour le transport du fret pesant.

De cette manière, le pays épargnerait un capital énorme tout en donnant pleine satisfaction aux habitants de la Colombie, suivant l'entente du Canada avec eux.

Nous aurions aussi le temps d'examiner s'il ne serait point possible d'établir une navigation non-interrompue depuis la Saskatchewan, le lac Winnipeg, le lac La Pluie et le lac Supérieur, et dans le cas où la chose serait praticable, la question de continuer cette navigation depuis la Baie Georgienne jusqu'à Montréal par l'Ottawa prendrait beaucoup plus d'importance.

D'ailleurs nous ne sommes pas prêt à dire que dans un avenir plus ou moins pro-

chain, il ne sera pas nécessaire de construire un chemin de fer au nord du lac Supérieur pour atteindre le Pacifique et même la Baie d'Hudson ; mais le faire maintenant et sans autre raison que celle qu'il faut le placer sur le territoire britannique, et à un endroit aussi éloigné que possible de la frontière américaine nous paraît assez absurde.

Au contraire nous devons cultiver l'amitié des américains et nous conduire à leur égard en bons voisins, ne voyant d'ailleurs entre eux et nous aucune cause de difficultés.

Le commerce des lacs est déjà d'une immense valeur. Il est impossible de prévoir ce qu'il sera dans un demi-siècle.

Il ne doit exister entre le Canada et les Etats-Unis d'autre rivalité que celle de la possession de ce trafic et d'avoir le peuple le mieux instruit et le plus heureux. Le prix de la victoire est d'une immense valeur, et c'est plutôt par l'encouragement et le développement de l'industrie que par un brillant appareil militaire que nous pourrions maintenir notre position.

En face de notre vaste territoire, de ses immenses ressources et des moyens d'en tirer parti, il est impossible de méconnaître les avantages que nous retirerions d'une réciprocité commerciale parfaite avec les Etats-Unis, l'encouragement pour l'industrie canadienne, l'augmentation de population et de richesses qui en seraient le résultat. D'un autre côté, la paix entre les deux nations serait parfaitement garantie par le lien puissant de l'intérêt de l'un et l'autre peuple à la navigation et au commerce des deux pays.

La construction des navires à Québec.

Peu d'industries ont eu une carrière plus accidentée au Canada que celle de la construction des navires. Pendant longtemps, mais surtout durant la guerre civile des Etats-Unis, elle a été très prospère. Plus de cent vaisseaux sortaient annuellement des chantiers de Québec et se répandaient sur toutes les mers. Le rétablissement de la paix, mais surtout la substitution du fer au bois dans la construction des navires a paralysé cette industrie. Ainsi en 1865, dernière année de la guerre civile, 103 vaisseaux jaugeant 45,701 tonnes sortaient des chantiers de Québec et 45 seulement en 1867, c-à-d un an après le rétablissement de la paix. En 1872, 19 navires seulement ont été construits à Québec, exactement le nombre de 1787, il y a 85 ans.

Le tableau suivant du nombre et du tonnage des vaisseaux construits à Québec durant cette longue période ne pourra manquer d'intéresser et l'on pourra y dé-