

Nous prions nos abonnés des Campagnes dont le semestre est expiré le 1er Juillet courant, de nous en faire parvenir le montant, s'ils ne veulent pas éprouver de retard dans l'envoi de JOURNAL et de L'ALBUM MENSUEL.

On peut envoyer par la poste les sommes qu'on voudra nous rembourser et dans ce cas seulement, nous offrons volontiers de payer le port.



LA REVUE CANADIENNE

MONTREAL, 15 AOUT, 1848.

LES LOIS DE NAVIGATIONS.

Il n'y a qu'un cri d'indignation d'un bout du pays à l'autre à la pensée que les lois de navigation anglaises sont encore intactes et que le Parlement Impérial ne fera rien cette année pour les modifier, pas même en ce qui concerne les colonies.

Nous ne doutons pas du sort prochain des lois de navigation. Elles ne sauraient subsister plus longtemps. Mais nous sommes vraiment peines, et indignés que le ministère anglais ait abandonné ainsi cette mesure.

Nous publions plus bas le mémoire adressé par notre Exécutif aux autorités Impériales sur cette importante question en le faisant suivre d'une dépêche écrite par lord Elgin sur le même sujet.

DOCUMENTS OFFICIELS SUR L'OPERATION DES LOIS DE NAVIGATION.

Copie d'une dépêche du gouverneur-général le tres-hon. COMTE D'ELGIN et KINCARDINE A LORD GREY.

MILORD.—Le mémorandum de mon conseil exécutif au sujet des lois de navigation, en tant qu'elles affectent le commerce du St. Laurent, que j'ai l'honneur d'inclure ici, a été mis entre mes mains aujourd'hui.

Quant à la politique de l'Empire a été de donner la préférence aux produits coloniaux sur les marchés du Royaume-Uni, le monopole du commerce de transport pouvait être avec constance et justice donné aux vaisseaux anglais.

La province du Canada a toujours souffert du désavantage, comparativement aux autres parties du Sud de l'Amérique, où que ses ports sont fermés par les glaces durant une période de temps considérable chaque année.

Les lois de navigation anglaises ont été appliquées à l'importhation d'améliorer la navigation intérieure du St. Laurent depuis le lac Érié jusqu'à Québec, de manière à la mettre à bon marché et dans un état d'efficacité qui rendait cette route vers un port d'embarquement pour un voyage de mer avantageux incomparablement plus que les communications intérieures des États-Unis.

La doctrine, dit à ce sujet un journal libéral de Londres, le Daily News, que les lois de navigation devaient être, sinon entièrement rapportées du moins considérablement modifiées, n'est pas un point nouveau dans la croyance et les notions d'économie politique de nos ministres.

Le rapport du comité sur lequel leur bill a été basé a été près d'un an devant le public. Les documents officiels présentés à ce comité qui contiennent les principaux traits de la mesure ont été préparés il y a plus d'un an.

Le canal Welland entre le lac Érié et le lac Ontario a été mis en pleine opération, bien que pas encore tout-à-fait fini, à une dépense de près £1,500,000.

Cette supériorité a été réalisée par rapport au canal Welland. Depuis l'ouverture de ce canal, les Américains en ont eu la libre navigation dans le territoire canadien, et comme ce canal est une communication courte entre les deux grands lacs, donnant passage aux gros vaisseaux, et comme il a l'effet de substituer cent milles de navigation dans ces vaisseaux pour celle des bateaux du canal Érié, le Welland est employé considérablement pour le commerce américain, qui au lieu d'entrer dans le canal Érié, ou Buffalo, descend le lac Ontario jusqu'à Oswego, et de là est transporté aux bateaux du canal Érié pour New-York.

Le taux pour New-York étant sur chaque baril de fleur, monnaie courante, 4 6

Do pour Montréal.

Cette différence étant en faveur de la navigation intérieure canadienne sur la navigation américaine.

Si les produits de la partie Ouest des États-Unis pouvaient être transportés à la mer à meilleur marché par le Canada que par le territoire américain, il n'y a pas à douter que la route du Canada serait préférée, et les canaux canadiens recevraient tout le commerce de transport des États de l'Ouest de l'Amérique.

Quant à la province jouissant de la protection sur le marché anglais, ce malheureux résultat ne pouvait avoir lieu, parce que la protection était généralement suffisante pour empêcher les propriétaires d'oter aux produits Canadiens leur caractère anglais, et il ne serait pas avantageux pour le marché intérieur de l'Amérique sans le paiement d'un fort droit.

Table with 2 columns: Montréal, New-York. Rows showing prices for 1841, 1842, 1843, 1846, 1847.

Donnant un avantage à New-York de 3s. sterling par baril, et si on déduisait de cela l'avantage dont jouit le Canada dans la navigation intérieure, se montant à 1s. 6d. sterling, il resterait encore en faveur de New-York 1s. 6d. par baril de fleur, ce qui est bien suffisant pour entraîner tout le commerce d'exportation par cette voie.

Les États-Unis admettent le transit des produits Canadiens par leur territoire, le seul désavantage qu'ils rencontrent à New-York et la nécessité qui, d'après l'acte impérial 8 et 9 vict. c. 83, 48; semblerait empêcher son importation en Angleterre dans des vaisseaux étrangers; mais, comme le fret dans les vaisseaux anglais de New-York en Angleterre n'est pas plus élevé que le fret dans des vaisseaux américains, cette restriction semblerait n'avoir pas d'influence appréciable dans la question de transport par le Canada ou par les États-Unis.

Les Canadiens n'aimeraient pas pour un système de protection à engager leur commerce dans une direction particulière; surant l'exemple de la mère-patrie, ils ont été forcés, en grande partie, à adopter les principes du libre échange.

On a fait la remarque que le taux élevé du fret entre Montréal et le Royaume-Uni vient du petit nombre de vaisseaux employés dans le commerce d'importation du Canada. Le printemps et dans la dernière partie de l'été, les vaisseaux forment ce qu'on appelle les flottes du printemps et d'automne arrivent; ce sont de bons vaisseaux, tant qu'ils sont dans le port, attendant pour le fret, le taux est comparativement modéré; mais dans l'intervalle du milieu de l'été, où les produits de l'Ouest arrivent pour le chargement, il n'y a qu'une classe inférieure de vaisseaux qui s'offre, et non seulement ces vaisseaux dévalent leurs cargaisons en mauvais état, mais ils chargent des prix exorbitants pour le fret, suivant la quantité de produits qu'il y a pour le chargement.

Quant à la mesure que le taux élevé du fret entre Montréal et le Royaume-Uni vient du petit nombre de vaisseaux employés dans le commerce d'importation du Canada. Le printemps et dans la dernière partie de l'été, les vaisseaux forment ce qu'on appelle les flottes du printemps et d'automne arrivent; ce sont de bons vaisseaux, tant qu'ils sont dans le port, attendant pour le fret, le taux est comparativement modéré; mais dans l'intervalle du milieu de l'été, où les produits de l'Ouest arrivent pour le chargement, il n'y a qu'une classe inférieure de vaisseaux qui s'offre, et non seulement ces vaisseaux dévalent leurs cargaisons en mauvais état, mais ils chargent des prix exorbitants pour le fret, suivant la quantité de produits qu'il y a pour le chargement.

Pendant la suspension temporaire des lois de navigation l'année dernière, 22 vaisseaux sont venus de Brème au port de Montréal, chargés

d'émigrants pour les États-Unis, ils choisirent la route du Canada à cause de sa grande facilité et de son bon marché. Ces vaisseaux purent prendre des cargaisons pour le Royaume-Uni; et si les mêmes libertés continuaient, il n'y a aucun doute que l'émigration abondante de l'Allemagne aux États-Unis passerait par le Canada.

Les marchands américains de l'Ouest ont sans doute hâte de pouvoir faire usage de la voie facile du St. Laurent. Si leurs vaisseaux pouvaient descendre à Montréal et à Québec pour y rencontrer des vaisseaux américains ou étrangers qui prendraient leur fret pour l'Europe ou ailleurs, on pense qu'il se ferait immédiatement par le Canada un commerce très étendu et très avantageux.

Outre le sujet de la libre navigation du St. Laurent à l'ouest de Québec, que les américains désirent avoir, il est encore chez les cultivateurs canadiens, le désir correspondant de pouvoir se servir des marchés américains quand ils leur offrent des prix supérieurs à ceux qu'ils obtiennent de leur exportation en Europe.

2. Que le propriétaire anglais de vaisseau ne veule pas permettre aux étrangers de partager le commerce du St. Laurent, c'est très naturel; mais il y a trop de raison de craindre, que si le système actuel est conservé, la plus grande partie des produits du Canada, passeront par New York et Portland, où à même sous les lois existantes, on peut l'envoyer indifférent dans des vaisseaux anglais ou américains.

3. D'un autre côté si les avantages naturels et acquis de la navigation du St. Laurent recevaient leur entier développement par un système de frets et charges réduits par l'abolition de restrictions, il est probable que non seulement les produits du Canada mais une grande partie de ceux des États de l'Ouest de l'Union passeraient par Montréal et Québec.

4. Je ne puis employer de langage trop expressif pour peindre à votre Seigneurie l'anxiété que j'éprouve, à ce sujet et pour vous dire, ayant la conscience de la responsabilité attachée au poste de confiance que Sa Majesté a bien voulu me donner, que la politique libérale du gouvernement de Sa Majesté au sujet des lois de navigation, devrait recevoir la sanction du parlement.

L'hon. M. LaFontaine est arrivé samedi dernier de son voyage à Washington. L'hon. M. Sullivan est attendu ces jours-ci; ces messieurs ont eu des entrevues avec plusieurs des membres du gouvernement américain, au sujet de questions de droit international et de free trade.

un accroissement inaccoutumé—sont des faits que le conseil exécutif du Canada doit offrir à l'attention des ministres de Sa Majesté, dans l'espoir de leur donner de la force pour opérer les changements attendus.

Le comité du conseil exécutif qu'il ne soit pas entendu qu'il recommande au gouvernement de Sa Majesté, des changements dans la loi relativement à la navigation du fleuve St. Laurent au-dessus de Québec, de manière à donner aux étrangers un droit à l'usage des eaux du Canada, mais putoit que le gouvernement de Sa Majesté puisse obtenir du parlement le pouvoir de négocier de temps en temps sur le sujet et de faire de l'usage de la navigation une matière de traité et d'arrangement; conservant la souveraineté du territoire et le pouvoir de reprendre son usage exclusif à la conclusion de toute convention, et le pouvoir de mettre fin à toute convention sur le sujet sur avis convenable, sans dommage aucun.

Le comité en arrivant à ces conclusions sur l'état comparatif des avantages entre les moyens de transport de l'intérieur du continent en Europe, n'a pas jugé nécessaire de préparer des détails statistiques plus étendus. Le taux moyen du transport du fret a été fourni par M. William Bristow, marchand de cette cité, homme d'une grande intelligence, et très familier avec le sujet; ses vues, ou peut l'assurer ouvertement, sont celles de la classe mercantile du Canada en général.

Voire Excellence verra qu'en mentionnant le commerce d'exportation du Canada, le comité n'a pas inclus l'exportation du bois, où que ce commerce, bien qu'étendu, n'est pas matériellement affecté, et n'affecte pas matériellement le commerce qu'on pense dépendre des améliorations proposées; dans toutes les circonstances le comité suppose que la grande exportation de bois de Québec se fera probablement sur les vaisseaux anglais spécialement employés dans cette branche de commerce.

MYLORD.—Le bruit vient de se répandre ici que la mesure pour amender les lois de navigation, dont l'introduction a été saluée en cette Province avec des acclamations si unanimes, peut encore être perdue dans son progrès devant le parlement.

2. Que le propriétaire anglais de vaisseau ne veule pas permettre aux étrangers de partager le commerce du St. Laurent, c'est très naturel; mais il y a trop de raison de craindre, que si le système actuel est conservé, la plus grande partie des produits du Canada, passeront par New York et Portland, où à même sous les lois existantes, on peut l'envoyer indifférent dans des vaisseaux anglais ou américains.

3. D'un autre côté si les avantages naturels et acquis de la navigation du St. Laurent recevaient leur entier développement par un système de frets et charges réduits par l'abolition de restrictions, il est probable que non seulement les produits du Canada mais une grande partie de ceux des États de l'Ouest de l'Union passeraient par Montréal et Québec.

4. Je ne puis employer de langage trop expressif pour peindre à votre Seigneurie l'anxiété que j'éprouve, à ce sujet et pour vous dire, ayant la conscience de la responsabilité attachée au poste de confiance que Sa Majesté a bien voulu me donner, que la politique libérale du gouvernement de Sa Majesté au sujet des lois de navigation, devrait recevoir la sanction du parlement.

L'hon. M. LaFontaine est arrivé samedi dernier de son voyage à Washington. L'hon. M. Sullivan est attendu ces jours-ci; ces messieurs ont eu des entrevues avec plusieurs des membres du gouvernement américain, au sujet de questions de droit international et de free trade.

Nous voisins sont bien disposés à adopter un système de réciprocité commerciale et n'attendent que votre consentement pour réaliser un objet si désirable.

NOMS DES VISITEURS AUX SOURCES DE VARENNES.—M. Hutchins, sa Dame, son fils et servante; Montréal; M. Masson, sa dame, sa fille et servante, Montréal; M. Lacroix, sa dame, Montréal; Mme Selby, sa fille, ses trois fils et sa servante, Montréal; Mme Coffin, ses deux filles, Montréal; Mme Debartzch et servante, Montréal; Mme Drummond, Montréal; M. Kerczkowsky, sa dame, M. Gordon, sa dame, sa fille et servante, Montréal; M. Hutchisson, sa dame, New-York; Mme Salomon et son fils, Dellea Finlay et Moreau, M. Masson, sa dame, sa fille et servante, Mme Guavin, son fils, Mme Delorme, Mme Perrault, Mme Delvechio, ses deux fils et servante, M. Cuvillier, Montréal; Messieurs Vinet et Lamarre, M. Peters, New-York; M. Oclair, et M. Starnes, St. Hyacinthe; M. Webster et M. Leach, Nouvelle-Orléans; M. Dyott, Boston; M. Myram, Québec; M. A. B. Stuart, ses trois fils et servante, M. Roy, etc., etc., etc.

RUMEURS.—Nos bons amis les tories s'amusement depuis quelques jours à faire courir toutes sortes de bruits plus ou moins absurdes; un entr'autres faisait partir lord Elgin du Canada, pour cause du mauvais état de santé de la Comtesse. Nous croyons cette rumeur mal fondée. Lord Elgin, nous espérons demeurera longtemps encore au milieu de nous. Son départ serait une grande perte pour notre cher Canada, où il a gagné l'estime, la confiance et le respect de tous. Quant à la Comtesse, nous faisons des vœux pour son entier rétablissement.

Le bruit de la retraite de l'honorable M. Hincks du ministère est également faux.

La récolte du blé est très abondante aux États-Unis. On estime celle du l'Ohio seule à 28,000,000 de minots 1/2