

Le Négociant Canadien

MONTRÉAL, JEUDI 2 NOVEMBRE 1871.

À LA PRESSE.

Un certain nombre de journaux français et anglais à qui nous avons expédié le *Négociant Canadien* n'échangent pas encore. Nous désirons échanger avec tous nos confrères du Canada, et nous espérons qu'ils voudront bien veiller à mettre le *Négociant* sur leurs listes.

LE COMMERCE INTERNATIONAL ET LES CANAUX DU ST. LAURENT.

III.

Nos deux articles précédents ont été consacrés à démontrer la valeur et l'étendue du commerce de l'Ouest, la progression constante qu'il a suivie à mesure que les voies de communication étaient améliorées, la supériorité de la route de St. Laurent sur celle du canal Erie, enfin les améliorations que le tonnage des vaisseaux des lacs requiert impérieusement de notre part.

Sur ces points, il n'y a pas, croyons-nous, deux opinions, et tout le monde est d'accord sur la nécessité de faire des sacrifices pour accaparer le commerce de transit entre l'Ouest et l'Europe. Tous admettent aussi que le temps d'agir est arrivé, qu'il ne serait ni sûr ni sage de tarder beaucoup plus longtemps.

Deux plans sont en présence. Les uns recommandent d'agrandir et de creuser le canal Welland et les canaux du St. Laurent, tandis que d'autres en grand nombre se prononcent en faveur de la canalisation de la rivière Outaouais.

La question est de la dernière importance, et nous comprenons que le gouvernement hésite à se prononcer pour l'une ou l'autre des entreprises. Il s'agit d'une dépense de vingt à trente millions de piastres, de l'adoption des meilleurs moyens de monopoliser un commerce auquel on ne peut assigner de bornes.

C'est le cas de mettre de côté les intérêts de localité pour ne songer qu'à l'intérêt supérieur du pays.

Étudions donc sérieusement l'une et l'autre route; faisons connaître leurs avantages particuliers, les obstacles à vaincre, les résultats probables que produirait l'exécution des travaux. Plus tard nous verrons si les ressources du Canada, si une sage politique nous autorisent à les entreprendre.

La question peut être envisagée sous deux côtés bien distincts, à savoir en tant qu'elle regarde le développement de nos propres ressources, et en tant qu'elle affecte le commerce international.

Si l'une des deux routes offre sous ce double aspect des avantages décisifs sur l'autre, assurément elle devra avoir la préférence.

La rivière des Outaouais est sans contredit l'affluent le plus considérable du St. Laurent avec lequel elle se confond au-dessus de Montréal. Sa direction entre cette ville et la Matawan est presque franc-ouest. A ce point, elle se détourne vers le nord, et la voie de navigation projetée suit la rivière Matawan, qui continue dans une direction occidentale jusqu'au plateau d'épanchement de l'Outaouais et du St. Laurent, sur le bord du lac Nipissingue, qu'elle suit en descendant la rivière des Français jusqu'au lac Huron, à 431 milles de Montréal.

Elle arrose une superficie de 80,000 milles carrés et décharge 5,000,000 de pieds cubes

d'eau par minute au moment où elle se jette dans le St. Laurent.

Elle traverse un pays qui ne compte encore qu'une poignée d'habitants, mais dont la richesse en bois de toutes sortes, en mines de plomb, de plumbagine, de fer, de marbre, de phosphate, de chaux est reconnue comme inépuisable. Le sol en général est d'une fertilité étonnante et très favorable à l'agriculture.

La rivière est coupée de nombreux rapides et cascades qui fourniraient des pouvoirs d'eau magnifiques. En peu de temps, à mesure que les travaux avanceraient, on verrait s'y établir des villes, des villages et de nombreuses manufactures.

La vallée de l'Outaouais peut alimenter des millions d'hommes et une infinité d'industries. Le commerce intérieur prendrait indubitablement d'immenses proportions.

L'industrie de l'exploitation des forêts emploie déjà un nombre considérable de bras. Les dépenses des chantiers dans une année ordinaire, sont d'environ \$3,500,000. La farine et le lard seuls entrent dans la consommation pour une somme de \$1,500,000.

Or, le bois se vend \$30.00 le 1,000 pieds dans les Etats de l'Ouest, et l'on calcule que le canal de l'Ottawa une fois creusé, les bois canadiens pourraient être vendus avec profit à raison de \$15.00 le 1,000 pieds. Un pareil abaissement des prix rendrait toute concurrence impossible, et nous acqueririons certainement la monopole des marchés américains, c'est-à-dire que les transactions décupleraient aussitôt et fourniraient un travail rémunérateur à des milliers de nos canadiens.

La canalisation de l'Ottawa représente donc le défrichement d'une vallée aussi vaste que celle du St. Laurent, l'exploitation du commerce de bois sur une échelle gigantesque, l'établissement de nombreuses industries et la fondation d'un commerce intérieur susceptible de tous les développements.

Sous ce rapport, il n'y a pas le moindre doute qu'elle serait beaucoup plus avantageuse au pays que le creusement du canal Welland.

Celui-ci a fait à peu près tout ce qu'il pouvait faire pour la colonisation, et dans tous les cas il suffit un développement de la contrée où il est situé. Il ne sort qu'au commerce international, et sous ce rapport même, l'Ottawa peut lui disputer la supériorité.

Quelques calculs le démontreront d'une manière évidente.

La distance de Chicago à Montréal par le canal Welland est diversement appréciée. Le chiffre le plus généralement admis est celui sur lequel nous avons basé nos calculs pour démontrer la supériorité de Montréal sur New-York, est celui qui place notre ville à 1348 milles de Chicago. Or, par l'Ottawa cette distance se trouverait réduite à 991 milles, donnant un avantage de 357 milles sur sa rivale. C'est-à-dire de plus d'un tiers.

Chicago se trouve déjà 417 milles plus près de Liverpool par la route du St. Laurent que par celle de New-York, et ce chiffre ajouté aux 357 milles trouvés en faveur de l'Ottawa, nous donnerait sur New-York un avantage de 774 milles. Il n'y a pas de doute que les produits de l'Ouest ne manqueraient pas de prendre cette route, attendu qu'elle serait beaucoup plus courte et économique.

En effet, le canal Welland oblige les vaisseaux à traverser les lacs Erie, Ontario et Huron sur une distance de 1145 milles. Cette navigation étant très dangereuse, augmente le taux du

fret et des assurances, tandis que par l'Outaouais et la rivière des Français, les navires déboucheraient aussitôt dans le lac Huron et trouveraient un refuge dans les jours de gros temps, sous l'île Manitouline.

La navigation des lacs ne comprendrait que 560 milles et n'offrirait aucun danger.

La longueur des canaux est aussi digne de considération. Tandis que le Welland offre une longueur totale de 72 milles, celle des canaux de l'Outaouais ne forme un total que de 29 milles, donnant un avantage de 43 milles, dont le reste du trajet se faisant sur une rivière navigable.

Il n'y a donc pas le moindre doute que la comparaison des deux routes est sous tous les rapports favorable à l'Ottawa.

Dans ses réponses à la commission des canaux, M. James Little, de Toronto, a admirablement résumé les raisons de cette supériorité. Nous croyons devoir les citer :

"L'on sait que le Welland est à 270 milles plus loin de Chicago et New York que ne le serait le trajet par la route de l'Outaouais. Toutes les autres choses se balançant, la différence entre le prix du revient de l'agrandissement de l'un et celui de la construction de l'autre n'est pas d'une assez grande importance pour faire obstacle dès que la valeur du commerce à exploiter l'emporte. La construction du canal de l'Outaouais assurerait au pays une plus grande part que le Welland dans le trafic des produits, car l'agrandissement de ce dernier ne donnerait aucun nouveau débouché, tandis que le canal de l'Outaouais faciliterait de suite l'écoulement des bois de construction, tout en ouvrant à la colonisation le vaste territoire arrosé par les rivières des Outaouais, Mataouane et des Français—distance de 330 milles de la cité d'Ottawa à la Baie Georgienne,—distance égale à celle du canal Erie, et qui, par ses richesses minérales, forestières et agricoles qu'elle renferme, pourrait à elle seule, sans compter les nombreux pouvoirs d'eau qui seraient ainsi rendus disponibles, faire plus que combler la différence dans le coût des deux entreprises.

"Différant du Welland, qui a dû attendre le développement des ressources agricoles de l'Ouest, la route de l'Outaouais contraindrait immédiatement le trafic à prendre sa direction, vu ses immenses avantages sur toute autre voie. Elle laisserait le canal Erie—comme les canaux du St. Laurent ont laissé le Rideau,—dépendre du trafic local, et de ce qu'il pourra avoir des rives du lac Erie, et là même il aurait à subir la concurrence du Welland. Pour le commerce de l'Ouest, cette route serait sans rivale, car jamais un canal réunissant une fraction de ses avantages ne pourra être construit aux Etats-Unis, quand même l'on dépenserait des centaines de millions de piastres. Ses autres avantages peuvent être ainsi résumés.

"1. Elle ouvrirait une voie beaucoup plus sûre et d'une plus grande capacité qu'aucune de celles actuellement utilisées ou projetées.

"2. D'après M. Shanly, elle économiserait, étant beaucoup plus courte, au moins le temps de deux des trajets actuels, sinon de trois.

"3. Elle permettrait une communication directe, sans rompre les chargements, entre les lacs Michigan et Huron, et jusqu'à la tête de la navigation océanique, c'est-à-dire à Montréal, et de là par le canal de Caughnawaga jusqu'à l'extrémité supérieure du lac Champlain, distance d'environ 60 milles de navigation à la vapeur sur l'Hudson.

"4. Elle offrirait d'immenses avantages au commerce de bois de la Baie Georgienne, de la vallée de la Saginaw, de toute la Péninsule au nord de Michigan et de la Baie-Verte.

"5. Par elle, les navires n'auraient qu'une petite distance à parcourir sur le lac avant de se mettre à l'abri à l'un ou à l'autre bout de l'île Manitouline.

"6. Elle ne nuirait en rien au Welland dans le trafic du lac Erie et d'autres ports qui choisissent Oswégo pour leur point de desserte; il aurait même son surplus de trafic, car il est certain que lorsqu'elle serait ouverte à la circulation, elle ne pourrait suffire à la desserte des 17,500,000 habitants de l'Ouest, qui cherchent