

aucun droit ne devait être prélevé sur les billots, attendu que le pays perd de gros sommes d'argent par le fait qu'ils restent dans la forêt et qu'il ne serait point profitable de les en sortir en payant le droit.

Un comité composé de MM. J. L. MacDougall, Robert Campbell, James Carswell et J. D. MacDonald fut chargé de rédiger une requête à la législature basée sur ces résolutions, et l'assemblée s'ajourna pour se réunir de nouveau dans la capitale le 27 janvier prochain.

En général les journaux d'Ontario condamnent et désapprouvent l'idée d'une combinaison des marchands de bois dans le but évident de contrôler la législation dans leurs intérêts, et en cela ils ont parfaitement raison.

De l'Ouest à l'Atlantique.

LETTRE III.

Dans ma dernière lettre, j'ai disposé des questions de distance et de temps entre Troy et Oswego par la route du lac d'Oneida, et entre les mêmes points par la route du St. Laurent et du lac Champlain. Je vais maintenant examiner les calculs de M. MacAlpine sur le coût du transport sur chacune d'elles respectivement. Les deux sont identiques jusqu'à Oswego, car les grands lacs sont ouverts aux propulseurs de 1,000 tonnes qui adoptent l'une ou l'autre; et c'est du mérite respectif des deux routes d'Oswego à Troy par canal avec un transbordement, et d'Oswego à Troy par le St. Laurent et le lac Champlain qui sont actuellement en débat.

Dans le rapport de MM. MacAlpine, Kirkwood et Childs, le coût du transport était évalué à 4 millièmes par tonne sur les canaux agrandis et à 20 millièmes sur les lacs. Dans son dernier rapport M. MacAlpine, après des calculs élaborés, en vient à fixer le coût du transport à un peu moins d'un millième et demi sur les lacs et à 3 1/2 millièmes sur les canaux. La différence doit sans doute être mise au compte de l'amélioration de la navigation et des dimensions des navires.

10 DE CHICAGO A TROY, VIA LE ST. LAURENT ET LE LAC CHAMPLAIN.

Milles.		Prix.
1077	De Chicago à Kingston,—lac...	
134	Lac Champlain	
1200		\$1.82
160	De Kingston à Caughnawaga..	0.25
38	Canal Welland.....	
34	Canal Caughnawaga.....	
25	Canal Champlain.....	
87		30
40	Hudson.....	0.08
	Coût total par tonne.....	\$2.45
20 DE CHICAGO A TROY, VIA LE LAC ONEIDA ET OSWEGO.		
1077	De Chicago à Oswego.....	
23	Lac Oneida.....	
1,100		\$1.82
21	Canal Oswego.....	
13 1/2	Canal au Lac Oneida.....	
6	Canal Oneida.....	
128	Canal Érié à Troy.....	0.59
160		0.59
	Transbordement.....	20
	Total.....	\$2.61

Soit une différence en faveur de la route du lac Champlain de 20 cts par tonne. Et cependant, M. MacAlpine déclare "qu'en comparant les prix, nous trouvons une différence de 47 cts par tonne en faveur de la route du lac Oneida, soit 17 p 100 de moins que par le canal de Caughnawaga." Bien que le même Monsieur avec MM. Kirkwood et Childs aient déclaré dans leur rapport de 1858 qu'en amenant un gros navire jusqu'à Whitehall "le coût serait de 20c moindre que par la voie d'Oswego, même si le canal Champlain n'était pas agrandi de manière à permettre aux gros navires des lacs de se rendre jusqu'à New-York" et ailleurs que lorsque les améliorations du St. Laurent et du canal Caughnawaga seront terminées, "ce sera de beaucoup le mode de communication le plus économique à la Nouvelle Angleterre et à New-York." Il n'était peut être pas nécessaire d'examiner la question aussi minutieusement. M. MacAlpine reconnaît le grand fait, qui n'a pas été contredit par la Chambre de Commerce d'Oswego, qu'il est impossible d'amener d'Oswego à New-York le navire de 1,000 tonnes des lacs sans alléger et transborder sa cargaison dans des barges de 500 tonnes.

Tout le monde admet aussi qu'il n'existe aucune difficulté quelconque à faire descendre ce navire par le fleuve St. Laurent jusqu'au lac Champlain, de décharger à Burlington sa cargaison de grains pour Boston, ou de se rendre à New-York sans transbordement et sans alléger. Ce sont des faits indiscutables. J'ai prouvé que dans le cas même où la cargaison pourrait être transbordée à Oswego au taux de 5,000 minots l'heure, il y aurait à ce port une détention d'au moins dix heures et que la route du lac Champlain est la plus rapide et la plus économique; que le coût de l'amélioration de la route d'Oswego serait d'au moins \$25,000,000, tandis que l'amélioration du lac Champlain à Troy est évalué à \$6,000,000.

La route du St. Laurent profiterait à tous les Etats de l'Est, aussi bien qu'à New-York, et placerait toutes ces localités en relations directes avec les Etats de l'Ouest, le Haut-Canada et les grandes régions boisées de la vallée de l'Ontario.

La Chambre de Commerce d'Oswego déclare "que la route du lac Oneida à l'avantage d'être ouverte deux semaines plus tôt le printemps et de fermer deux semaines plus tard l'automne;" tandis qu'il est de fait que le canal du St. Laurent et le lac Champlain sont ouverts quinze jours plus tôt et fermés quinze jours plus tard. Tout le monde a entendu parler des brouillards de l'île de Terre-Neuve et du golfe St. Laurent; mais c'est la première fois que l'on entend mentionner ceux du St. Laurent au dessus de Montréal.

La Chambre de Commerce d'Oswego ajoute que "c'est la plus ancienne route." C'est encore une erreur, car j'ai devant moi un document qui prouve que le major général Ira Allan, du Vermont, s'adressa au gouverneur-général Baldwin, du Vermont en 1784 "pour obtenir la permission d'ouvrir un canal maritime du lac Champlain au fleuve St. Laurent par la Rivière Saurel."

La question me paraît d'une si grande importance pour les deux pays que j'ai voulu que les faits relatifs à l'une et à l'autre route fussent connus. J'ai prouvé que l'assertion de M. MacAlpine qu'il y a 165 milles de navigation par canal au-dessous d'Oswego sur la route du lac Champlain est une erreur, et que sitôt que le St. Laurent sera amélioré, les canaux de ce fleuve ne seront pas employés en descendant. Le

premier canal est celui de Caughnawaga, long de 31 1/2 milles entre le St. Laurent et le lac Champlain. Le second est celui de Whitehall, long de 25 milles entre Whitehall et Port Edward, en tout 59 1/2 milles. L'amélioration de l'Hudson jusqu'à Troy, distance de 40 milles, participe plutôt au caractère d'un fleuve qu'à d'un canal; mais dans la supposition même que ce serait un canal, nous aurions encore 99 1/2 milles sur la route du St. Laurent, au lieu de 165 milles, suivant l'assertion de M. MacAlpine, contre 200 par la route d'Oswego.

Le fleuve St. Laurent au-dessous de Kingston a tout ce qui constitue la navigation des lacs, tant sous le rapport de la rapidité que sous celui de l'absence d'embarras.

Mais on objecte que le traité de Washington, tout en donnant aux Etats-Unis le droit de se servir des canaux du St. Laurent, "ne protège ni ne s'étend au canal de Caughnawaga," et "que le gouvernement ne peut dépenser son argent sur un territoire étranger."

Les canadiens ne désirent pas que le gouvernement américain dépense de l'argent en Canada; mais je pense qu'ils désirent en arriver à une entente qui crée un sentiment mutuel de confiance dans le choix et l'usage de toute route par canal ou chemin de fer, qu'une partie de ces routes se trouve au Canada ou aux Etats-Unis, pour peu que le résultat de ce choix soit de réduire les frais de transport d'un point quelconque à un autre.

Il importe souverainement aux intérêts des deux pays de promouvoir les principes les plus libéraux de relations commerciales entre eux; et connaissant le sentiment qui existe en Canada, je suis sûr que tout sera fait pour assurer et garantir tout avantage réciproque qui pourra être demandé en matière de transport.

Le défunt M. J. B. Mills, ingénieur civil américain, d'une éminence et d'une expérience considérable disait en 1870 "qu'il est indubitable que le Canada, par sa configuration géographique, offre des avantages supérieurs même à la ville de New-York pour une route destinée au transport des produits de l'Ouest et du Nord-Ouest, et que les citoyens de New-York n'ont qu'à agir de concert avec les canadiens, pour en dériver les bénéfices, à très bas prix en considération des résultats favorables et inévitables."

"La distance depuis l'extrémité occidentale du canal Welland jusqu'à Troy est de 590 milles par la voie du St. Laurent et du lac Champlain, dont 500 milles sont de navigation non interrompue de lac et de fleuve, et 90 milles, en descendant par canal. Je conclus qu'il faudra quatre jours et treize heures pour transporter une tonne de fret du lac Érié à Troy. De plus, que la route du St. Laurent est ouverte 12 à 18 jours plus longtemps que le canal Érié, et que nous pouvons y transporter une tonne de fret à \$1.95 de moins que par cette dernière route."

M. Mills dit encore:—"On prétend que nous pouvons avoir un canal maritime depuis Oswego jusqu'à la mer. Ce canal aurait probablement 200 milles de longueur, coûterait probablement \$25,000,000, mais au nom du sens commun, pourquoi dépenser tout cela quand nous pouvons avoir une ligne meilleure, de plus grande capacité, plus rapide pour le quart de cette somme qui reviendrait en quatre ans au Trésor sous forme de droits."

C'est une satisfaction de savoir que cette opinion a été approuvée par Walter Shanly, Esq., ingénieur du canal Hoosac, qui, écrivant à M. Mills, disait:

"Je suis persuadé que la seule solution