

Le Négociant Canadien

MONTREAL, JEUDI, 21 NOVEMBRE 1872.

Révision du tarif.

Le comité exécutif de la Chambre de Commerce de Montréal vient d'adresser aux autres chambres de commerce de la confédération la circulaire suivante qui se recommande d'elle-même à l'attention de tous les intéressés.

Bureau de la Chambre,

Montréal, 15 Novembre 1872.

Comme la révision du tarif sera indubitablement l'objet d'une législation à la prochaine session du Parlement de la Puissance, c'est le désir du président et du conseil de cette chambre que votre organisation regarde cette question comme étant d'une importance majeure et que vous adoptiez des mesures propres à guider vos représentants à la prochaine réunion annuelle de la chambre de commerce de la Puissance qui aura lieu en janvier 1873 dans la cité d'Ottawa, afin qu'elle puisse être discutée parfaitement.

On croit que toute représentation venant d'un corps aussi intelligent de marchands, comme résultat de leurs délibérations, faciliterait grandement au parlement du Canada l'adoption d'une politique fiscale convenable aux intérêts du Pays.

Espérant que vous concurrez pleinement dans cette suggestion,

Je demeure, Etc.,

W. J. PATTERSON,

Secrétaire de la Chambre de Commerce de Montréal.

La route du chemin de fer du Pacifique.

Nous avons donné dans notre dernier numéro quelques unes des raisons qui doivent engager à relier le chemin de fer projeté du Pacifique au réseau américain au Sud du Lac Supérieur. Nous avons dit aussi pourquoi la localisation du tracé devrait être déterminée par des raisons commerciales, et non pas par le fait qu'un tracé serait plus que l'autre éloigné du territoire américain.

Nous croyons que les militaires les mieux en état de juger sont maintenant d'accord à dire que comme défense militaire, il n'aurait qu'une valeur secondaire, et que la sûreté du Canada contre les attaques des américains ne dépend ni de l'Intercolonial, ni de la localisation du Pacifique au nord du Lac Supérieur.

Nous ne sommes plus un amas de provinces disjointes; nous sommes devenus un seul Etat, et à l'exception des Iles de Terre-Neuve et du Prince Edouard, nous avons une parfaite liberté commerciale, un seul gouvernement général; notre puis-

sance et notre prospérité se sont beaucoup accrues tant au point de vue financier et politique que militaire.

Notre population de quatre millions est plus considérable que celle des Etats-Unis à l'issue de la guerre d'indépendance. Notre territoire est capable de nourrir et d'enrichir une population double de celle des plus grands Etats de l'Europe; mais à raison de notre position géographique, les intérêts du peuple américain comme son territoire, sont intimement liés aux nôtres, et les avantages naturels d'aucun des deux pays ne peuvent être parfaitement développés que par leur concours commun et par une réciprocité commerciale qui les mette sur un pied de parfaite égalité. L'opinion aux Etats-Unis se prononce de plus en plus fortement en ce sens. Le traité de Washington a fait disparaître toutes les causes de difficultés entre l'Angleterre et les Etats-Unis. Il est donc du plus haut intérêt pour le Canada de cultiver les plus intimes rapports avec les américains, et de mettre de côté tout autre sentiment que celui de devenir la grande route pour atteindre l'Océan depuis les états du Mississipi, le Michigan, la Minnesota, le Wisconsin, l'Iowa, le Nébraska, nos propres territoires du Nord-Ouest et le Pacifique.

Nous permettons aux américains de passer dans nos canaux aux mêmes taux de péage que nous-mêmes; nous jouissons du même privilège pour leurs canaux; pourquoi donc ne pas accorder la même liberté pour nos chemins de fer, et ne point profiter des avantages que les leurs pourraient nous accorder pour l'économie du transport?

Supposons que ce résultat soit obtenu par un traité avec les Etats-Unis, alors quels moyens faudrait-il adopter pour assurer une liaison avec l'Océan Pacifique, à la Colombie Britannique, et pour réduire les frais de transport depuis le Pacifique, les vallées de la Saskatchewan, de la Rivière-Rouge, du Lac Winnipeg, etc.?

Par la route projetée, la distance de Montréal à New-Westminster, sur le Pacifique, *via* Pembroke et l'Ottawa, au nord du Lac Nipissing, au nord du Lac Supérieur et touchant l'extrémité-sud du Lac Seul et à Fort-Garry, est en chiffres ronds de 2,600 milles. Le coût de la construction est évalué à cent millions de dollars. Ce chemin terminé, nous aurions une voie ferrée sans interruption entre Montréal et l'Océan Pacifique, en passant sur le territoire britannique. Elle n'aurait aucune connection avec les chemins de fer américains au sud du Lac Supérieur, ni avec ceux du sud-ouest. En le plaçant au nord

du Lac Supérieur, il passerait à travers un pays inhabité, et à 400 milles de Duluth. Admettant que la distance de Montréal à Fort-Garry par cette voie, soit de 1,200 milles, le coût du transport d'un minot de grain au bas prix de 1½ c. la tonne par mille, serait de 55 cts. En prenant un point plus à l'ouest, sur la Saskatchewan, à 1,600 milles de Montréal, le coût du transport serait de 72 cts. par minot.

A ce taux de fret que tous ceux qui savent quelque chose du transport par chemin de fer connaissent ne pouvant être moindre, il n'y a pas d'avantage pour les cultivateurs à s'établir sur ces terres lointaines bien qu'elles soient très fertiles.

C'est parceque nous croyons que l'on peut obtenir des moyens de transport plus économiques du surplus de la production de ces lointains pays, que nous avons pensé devoir faire connaître au public toute notre pensée.

M. McAlpine et d'autres ingénieurs ont calculé que le fret peut être transporté sur les lacs dans des navires à voile de 400 tonnes à raison de deux dixièmes de cent la tonne par mille, et dans des bateaux à vapeur à raison de trois dixièmes.

Supposons que l'on abandonne pour le moment l'idée de construire le chemin de fer projeté du Pacifique au nord du Lac Supérieur et que l'on utilise la navigation parallèle du Lac Supérieur et de la Baie Georgienne en y plaçant des propulseurs de 1,500 tonnes, quel serait le résultat?

La distance de la tête du Lac Supérieur à Duluth, à l'extrémité orientale de la Baie Georgienne est de plus de 650 milles. Si un propulseur de 1500 tonnes, qui peut prendre une cargaison de 60,000 minots de grain, chargeant à Duluth ou à Chicago pouvait se rendre jusqu'à un bon havre de la Baie Georgienne, disons à la Rivière Française, où se décharge le lac Nipissing, et si à ce point des élévateurs suffisants étaient construits et si cet endroit était relié par chemin de fer avec Montréal et Québec, les frais de transport ne seraient-ils point réduits à leur *minimum*?

La distance de Fort-Garry à Duluth est de 350 milles. Au taux de fret mentionné plus haut, un minot de grain pourrait être transporté à cette distance pour 12 cts; de Duluth à la rivière Française par bateaux à vapeur pour 4 cts, et de ce dernier endroit à Montréal par chemin de fer pour 12 cts., attendu que ces deux points ne sont éloignés que de 340 milles. Donc le coût du transport d'un minot de grain de Fort-Garry à Montréal ne serait par cette voie que de 28 cts. contre 55 par le chemin de fer projeté au nord du Lac Supérieur.