

pourrait avec raison s'attendre à en voir monter de plus gros si on les y encourageait, vu que Greenock et Port Glasgow ne sont après tout que les ports de mer profonds de Glasgow.

On dira qu'il y a peu de comparaison à faire entre la population et le commerce de Montréal et Glasgow et qu'il est à douter si ce sont les améliorations du Clyde qui ont fait Glasgow ou si c'est Glasgow qui a fait le commerce du Clyde. Cependant, il est évident que l'un ne peut pas exister sans l'autre, et l'on sait aussi que Montréal est dans une meilleure position que n'était Glasgow lorsque les améliorations du Clyde furent commencées. Le commerce du St. Laurent et des grands lacs nous offre un avenir magnifique d'espérances, et le commerce qui est à notre portée dépasse autant les proportions de celui du Clyde que la superficie de la vallée d'une rivière excède celle de l'autre.

Le commerce des lacs de l'ouest avec Buffalo est maintenant évalué à \$200,000; celui du Mississippi, \$150,000; et le commerce à vapeur de l'Ohio, \$800,000. Le Mississippi et l'Ohio se relient aux lacs par des canaux et de nombreux chemins de fer déjà faits ou qui se font, et la tendance qui se manifeste de plus en plus chaque année est de faire passer le commerce du bas du Mississippi au St. Laurent, donnant ainsi aux États de l'Atlantique et des bords de l'océan un débouché par Buffalo, Oswégo et Ogdensburgh préférable à la route naturelle de la Nouvelle Orléans. D'ailleurs le *propeller* prend rapidement la place du vaisseau à voile, et, le St. Laurent se trouvant aujourd'hui ouvert au commerce américain, le jour n'est peut-être pas éloigné où Montréal deviendra, durant la saison de la navigation, l'entrepôt de ce commerce qui dépasse si rapidement les facilités que peuvent offrir le canal agrandi d'Erié et tous les chemins de fer qui ont leur terminus à l'Atlantique, de Portland aux Caps de la Virginie. Le bateau *propeller* des lacs rencontrera le steamer à hélice de l'océan à la tête de la navigation du St. Laurent en quelque lieu qu'elle se trouve. Ce point doit être ou Québec ou Montréal, et il est à supposer que c'est une chose bien indifférente pour la province en général que de savoir quel des deux endroits sera la localité favorisée, et qu'en conséquence le creusage du St. Laurent, entre ces deux cités, est une question de localité ou une question qui n'intéresse que Montréal. C'est cette considération qui paraît avoir porté la législature en 1847 à abandonner l'entreprise que la province avait commencée de creuser le lac St. Pierre, et les pouvoirs qu'elle donna subséquemment de prélever des droits à cette fin sur le commerce du St. Laurent était une admission de l'importance de ces travaux; et il n'est peut-être pas hors de propos de tâcher ici de faire voir combien le Canada est intéressé à porter à quelque cent cinquante milles à l'intérieur ses ports de mer. Ceci amène la considération du problème "si la navigation de mer et la navigation intérieure du St. Laurent peuvent se relier avec économie."

Si les *propellers* du lac (les embarcations les plus petites) doivent descendre au plus bas point possible pour y rencontrer les vaisseaux de l'atlantique, ou si ces derniers (les plus grands) doivent remonter au plus haut point possible?

Si nous ne considérons que le trafic de parcours, il ne s'agirait que de savoir si trois ou quatre vaisseaux de lac pourraient faire le trajet additionnel de Montréal à Québec à meilleur marché et plus promptement qu'un vaisseau océanique ne pourrait le faire en remontant la distance qui sépare Québec de Montréal, et les facilités comparatives du transbordement aux deux ports. Mais en pratique le vaisseau océanique pourrait vouloir décharger une partie de sa cargaison à Québec, et une autre partie plus grande à Montréal, pour être consommée sur les lieux ou distribuée par les chemins de fer, le reste n'étant qu'à l'état de transit par les ports plus à l'ouest. Si l'on prétend que les marchandises peuvent être remises aux chemins de fer à la Pointe-Lévi au lieu de l'être à Montréal, il n'y aurait alors que les marchandises de Montréal qui seraient soumises à un transbordement extrà et aux frais additionnels de chemins de fer sur le transport par eau entre Québec et Montréal.