

En présence d'une production de céréales, s'élevant à 28 minots par tête de population : chiffre si supérieur à celui de 20 boisseaux par tête que donne la Russie, seul pays dont la production puisse être comparée à celle des Etats-Unis, puis que seuls ils cultivent le maïs, peut-on considérer, comme une faveur faite au Canada, la faculté d'importer sans droits son surplus de production sur le marché américain ? que sont les \$6,178,449 d'exportation canadienne de céréales aux Etats-Unis pendant 1872, soit environ 4,500,000 minots de tous grains, perdus dans une production de 1,400,000,000 de minots ? c'est une addition de 115 millièmes de minot soit 5 livres 1-6ième aux 28 minots qu'ils récoltent !

C'est là, de la part des Etats-Unis, il faut le reconnaître, une concession bien onéreuse : mais cette concession pourrait bien se réduire à n'être qu'une intention bienveillante, car la Californie, dans les six premiers mois de cette année, a exporté vers l'Est, 398,000 minots d'orge et 40,000 minots de malt : si la Californie, qui, en 10 années a poussé sa production de blé dans l'état, à 25,000,000 de minots, se donne à la culture des orges, avec le même entraînement, il est bien à craindre que la brasserie américaine n'abandonne promptement les orges canadiennes.

Mais peut être l'examen des avantages faits à l'industrie modifiera l'impression peu flatteuse que laisse l'avenir de l'exportation des céréales. Laissons de côté les trois premières années de la mise en vigueur du traité proposé ; arrivons au moment où l'industrie canadienne pourra offrir sur un marché de 40,000,000 d'âmes ses produits sans barrière de douanes et sans entraves ; elle vient lutter, tout jeune encore, elle qui n'a connu que la protection illusoïre, contre une industrie, préparée de longue main, garantie, dès son enfance, contre tout contact, qui eut retardé ses progrès, par un tarif prohibitif, et dont les forces productrices atteignaient déjà en 1870 le chiffre énorme de \$4,332,325,493 ! soit \$114 par tête de population.

L'issue de la lutte ne saurait être douteuse : si, en guerre, la victoire est toujours pour les gros bataillons, si la valeur individuelle est nulle, il en est de même en industrie. Là où est l'accumulation des capitaux, là où est l'expérience, chèrement achetée parfois, mais enfin acquise, là est la victoire.

Si les industriels canadiens à demi protégés qu'ils sont par le tarif actuel, se plaignent déjà que les Etats-Unis inondent ce marché du surplus de leur production, que sera-ce lorsque l'ombre même de la protection aura disparu ?

Les crises financières ne sont point rares aux Etats-Unis. Leur production effrénée, conséquence forcée d'un capital trop restreint pour les opérations entreprises, ne connaît point d'arrêt et ils étonnent moins encore par les catastrophes et les sinistres dont ils sèment leur route que par la facilité avec laquelle ils les oublient. Or, dans ces paniques, quand l'argent se cache, quand l'escompte monte à 2 ou 3 pour cent par mois, que fera le fabricant ? offrira-t-il son papier sur le marché ? acceptera-t-il un escompte ruineux pour ses besoins comme pour son crédit ? Non. Il inondera le marché canadien, y réalisera, à vil prix, la marchandise pour laquelle le marché américain n'a plus de preneurs, se créera des ressources coûteuses peut-être, mais son crédit sera sauvé !

Ainsi la Puissance du Canada serait pour l'industrie des Etats-Unis le débouché de son trop plein de production, une soupape de sûreté, si vous voulez ; et l'industrie canadienne, écrasée sur son propre marché, aurait-elle plus de chance sur celui des Etats-Unis ?

Voilà donc à quoi se résument les concessions du traité. Privilège pour l'agriculture d'importer ses produits dans un pays où la production est de 28 boisseaux par tête : Privilège pour l'industrie d'importer des fabricats similaires dans un pays où la production industrielle est de \$114 par tête !

Que demandent les Etats-Unis par contre ? Ils demandent une concession dont aucun chiffre ne peut représenter la valeur. Le peuplement de l'intérieur des Etats-Unis et l'accroissement de production, qui en est la conséquence, font de la question des transports à bas prix vers la mer une question vitale pour eux. En effet : lorsque la production dépasse les besoins, il faut ou lui trouver un débouché ou l'arrêter. Entre ces deux solutions, il n'y a point de milieu. Arrêter la production, c'est arrêter l'immigration, c'est arrêter la création de la richesse, c'est ruiner ceux qui sont déjà sur le terrain. — Trouver un écoulement pour les produits accumulés : c'est exciter l'élan d'un travail plus actif encore, c'est appeler de nouvelles populations, c'est assurer l'augmentation de la fortune publique.

De là cette nécessité absolue d'avoir des voies de transport égales en puissance à celle de la production. De là cette convoitise ardente de la navigation du St. Laurent et de ses canaux. Heureux surtout de jouir de cette route si désirable à l'Océan, par réciprocité pour les concessions si larges que confère au Canada le traité proposé.

Nous avons examiné dans tous ses détails le motif avouable ; nous avons vu de quel prix illusoire serait payée la concession si désirée. Examinons maintenant ce que nous appelons le motif caché.

Les partisans du traité nouveau ont dû se rendre à l'évidence et reconnaître au point de vue économique son inutilité ; ils l'ont fait avec franchise et néanmoins ils insistent sur sa conclusion. Les raisons commerciales ne pouvant être invoquées, on a mis en avant des raisons politiques et nous les voyons se produire dans les sessions de la Chambre nationale de commerce tenues à Ottawa en février dernier. Des délégués des chambres de commerce des Etats-Unis assistaient à ces séances et des discours prononcés, nous déduisons une tendance que les paroles servaient plutôt à voiler qu'à préciser.

Un des membres de la chambre de commerce s'exprime ainsi : Je crois que les chiffres que j'ai donnés prouvent que ce pays a prospéré et peut prospérer sans le traité, mais je pense que personne ne peut considérer la position de deux pays sans admettre qu'il est de l'avantage commun d'avoir les relations les plus libres. Nous avons, en sus d'une frontière commune de 4000 milles de long, beaucoup d'intérêts communs, le même langage, la même religion, les mêmes traditions et il me semble que plus étroites deviennent nos relations commerciales, plus prospères deviendront les deux contrées. Un autre membre admet que la puissance peut prospérer sans le traité de réciprocité, néanmoins, au point de vue humanitaire, il favorise le traité qui nous fera vivre, dit-il, en termes amicaux avec nos amis des Etats-Unis.

Les délégués américains sont plus accentués encore : l'hon. M. R. Hawley, du Détroit, dit qu'il désire un traité qui, tout en augmentant le commerce et ajoutant à la richesse des deux nations, engendrerait ces sentiments d'amitié, d'estime et de fraternité, qui certainement ne sont ni moins importants ni moins désirables.

Le capitaine Dorr, de Buffalo, a la franchise d'un marin : Nous ne demandons pas, dit-il, de barrières pour empêcher les navires d'aucune de nos deux nations d'arriver à l'Océan, nous voulons une grande route commune. Nous sommes le même peuple, ne parlons-nous point la même langue, ne prions-nous point dans les mêmes églises, ne jouissons-nous point de la même liberté religieuse et n'avons-nous point les mêmes écoles libres ? Pourquoi ne serions-nous point frères vivant dans l'unité ?

Arrêtons-là nos citations, elles sont assez significatives. Certes nous ne pouvons blâmer le capt. Dorr, il est Américain ; mais comment put-il oublier qu'un tiers de la Puissance et particulièrement la majorité de la province de Québec, ne parle pas le même langage, ne prie point dans les mêmes églises et n'a point les mêmes traditions, et néanmoins a droit d'être comptée comme partie du traité à intervenir.

Ainsi, si la raison économique ne peut autoriser la signature du traité, la raison politique, c'est-à-dire l'affinité de la race, engage à l'accepter. La conclusion logique de cette attraction mutuelle est facile à déduire.

La rupture du traité de réciprocité fut amenée, dit-on, par la position prise par l'Angleterre pendant la guerre de la sécession ; il fallait la punir du prétendu appui donné aux confédérés et le gouvernement crut l'atteindre en brisant le contrat de réciprocité. Il espérait par cette rupture amener une autre conséquence. Laissons parler M. McLaren, de Détroit, un des délégués à Ottawa qui, deux fois, déclara qu'en 1865, pendant la session à Détroit de la chambre de commerce, un agent officiel du gouvernement américain s'y présenta et insista auprès des membres pour les engager à demander l'abrogation du traité de réciprocité, dans le but de forcer le Canada à s'annexer aux Etats-Unis.

Le résultat cherché ne fut point obtenu et loin de se jeter dans les bras de l'union, le Canada se fortifia en réunissant en un faisceau toutes les parties éparses des sujets anglais.

Obtenir aujourd'hui par le contact et les relations amicales ce que la hauteur et le dédain manifestés lors de la rupture du traité n'ont pu faire, rappeler les liens du sang, faire valoir l'empreinte des mêmes traditions, l'attrait du même culte et des mêmes dogmes religieux : voilà le plan nouveau, mais l'idée première est restée.

Tout peuple est bien fort, qui a foi en soi-même, qui croit fermement à sa mission à accomplir. Ecoutez le *Herald*, en cela l'écho de la foi du peuple américain en sa destinée manifeste :

« Le Canada et le Mexique sont les deux satellites qui gravitent autour des Etats-Unis. Dans un temps donné l'attraction sera assez forte pour les attirer vers la planète dans laquelle ils se confondront. »

Le traité de réciprocité nouveau, dépouillé de tout avantage matériel et défendu par ses partisans au seul point de vue politique, est un acheminement certain vers une annexion prochaine.

LOUIS ROCHER.

DEUX MILLE DEUX CENTS LIEUES EN CHEMIN DE FER

(Suite)

Nous quittons Omaha entre onze heures et demie et midi. Il reste encore six cent trente lieues à faire pour atteindre San Francisco ; désormais, il n'y a plus qu'une seule ligne de chemin de fer, c'est la *Union Pacific* qui transporte les passagers et le fret jusqu'à Ogden, où elle sera remplacée par la *Central Pacific*. Le convoi est plein, tous les lits sont pris et le nombre des cars s'élève bien à dix à douze ; c'est ainsi, paraît-il, tous les jours ; la ligne du Pacifique est quotidienne, comme le lecteur le sait déjà ; mais ce qu'il ignore peut-être, c'est l'aménagement à l'intérieur des cars. Il n'y a pas comme je l'ai dit plus haut, de restaurant dans le train ; il n'y a pas non plus de char-salons, et quelquefois seulement il y a un char-fumoir sur une partie de la route. Le train du Pacifique est absolument semblable aux trains de l'est, à l'exception qu'il renferme moins de confort, moins de luxe, et qu'il se salt bien davantage. A part le train régulier de la maille, il y a aussi des convois d'émigrants constamment sur la route et des trains de fret qui courent parfois jusqu'à un quart de mille de longueur.

Le billet que vous avez acheté en partant de Chicago est bon pour toute votre vie durant, et s'il vous plaît de vous arrêter en chemin vous trouverez aux principales stations, même du désert, un hôtel assez confortable où, moyennant trois dollars par jour, vous aurez des repas fort honnêtes, du maïs à profusion, sous toutes les formes possibles, du thé à la glace et surtout du café toujours excellent.

Quelques heures après avoir quitté Omaha, on entre en pleine pièce dans cette formidable région de l'Ouest où se commencent tant d'aventures, et où il y a quelques années à peine, la vie était si sauvage, si aventureuse, qu'aucun homme ne pouvait s'y risquer sans son pistolet ou son couteau. Aujourd'hui même, à mesure qu'on s'éloigne de la grande route du chemin de fer, les dangers se multiplient et les hommes sont de plus en plus farouches.

La loi ne saurait avoir grande force où il n'y a pas de société organisée et le lynch est le moyen suprême. J'ai entendu lui dire par un tout jeune homme encore, qui avait accepté un bureau de télégraphe dans un village du Colorado, que lorsqu'il partait de chez lui le matin, il ne savait pas s'il y reviendrait vivant le soir, et qu'il ne se passait guère de semaine sans qu'il vit pendus à quelques arbres, devant sa porte, deux ou trois mauvais diables qui en auraient fait autant à leurs ennemis, s'ils avaient été les vainqueurs.

On peut voir partir de chaque station importante des diligences traînées par quatre mulets, recouvertes d'une toiture en toile maintenue par des arceaux et remplies de ces hardis pionniers qui s'en vont à des distances de trente, quarante, cinquante lieues, jusqu'aux endroits où il n'y a plus d'établissements. Ils vont chercher, quoi ? la fortune sous toutes ses formes ; ils n'ont peur de rien et sont prêts à disputer chaque pas fait de l'avant. Il faut voir ces rués types, débrouillés, osseux et sveltes, au pas indolent et hardi à la fois, figures anguleuses et franches, regard dont aucune inquiétude, au regret n'atténue l'assurance dans la force personnelle et la foi dans l'aventure, pour se faire une idée de ces rudes pionniers qui marchent bien en avant des civilisations et qui frayent des routes là où le compas n'a pas encore mesuré l'étendue.

Vingt-six heures après avoir quitté Omaha, l'on arrive à Cheyenne, petite ville bâtie dans le sable qui contient 3,000 habitants et où il n'y avait qu'une maison, une seule en 1867.

Déjà l'on s'y trouve à une hauteur de six mille pieds au-dessus du niveau de la mer, sur un sol volcanique rempli de débris fossiles.

Dans cette petite ville, qui date de cinq à six années à peine, il y a déjà un journal quotidien, une revue mensuelle, de beaux édifices, des fabriques considérables et des ateliers où l'on prépare l'agathe, cette jolie pierre qui, montée sur l'or californien, constitue le bijou préféré des Américains. C'est à Cheyenne que se font aussi la plupart des chaussures pour les *settlers* de l'Ouest et ces selles bizarres, tout exprès pour des hommes qui passent des journées entières à cheval et qui ont souvent des trente à quarante milles à faire d'un établissement à un autre. Le cheval des plaines ! Il ne faut, lecteur, rêver à la cavale de l'Arabe. Celui-ci est un petit animal, d'assez maigre apparence, au galop mesuré, fait plutôt pour la fatigue que pour la course, qui ne coûte guère plus de soixante à quatre-vingts dollars et qui doit se contenter de peu par nécessité ou par nature.

Il n'y a pas longtemps que Cheyenne s'est débarrassé de ses cabanons de jeu et de danse, remplis du matin au soir du vacarme de l'orgie ; le meurtre au couteau et au pistolet y était d'une occurrence journalière. Un beau jour, quelques citoyens déterminés formèrent un comité de vigilance, s'emparèrent des plus hardis *desperados*, de ces *roughs* terribles qui sont encore en bien des endroits reculés la terreur de l'Ouest, et les pendirent sans façon sur une colline en les laissant exposés pendant des semaines entières. Depuis lors, la ville est tranquille, et l'on peut y vivre à la condition de n'y pas mourir d'ennui ou d'être propre à toutes les existences.

Nous avons fait ici cinq cent seize milles à partir d'Omaha et il reste autant à faire pour atteindre Ogden, près du grand Lac Salé ; c'est donc encore une journée de marche. Nous sommes dans le territoire de Colorado, nous traverserons celui de Wyoming et nous atteindrons l'Utah où se trouvent les Mormons, peuple si intéressant en ménage que les voyageurs ont presque toujours envie de rester au milieu d'eux et de se convaincre par l'exemple combien il faut de femmes pour élever un homme. Nous avons traversé, depuis le départ de Montréal, toute la province d'Ontario, les Etats du Michigan, de l'Illinois, de l'Iowa et du Nebraska, et nous avons atteint le Colorado, cette perle de l'Ouest central, comme l'appellent les *settlers*. Six cents lieues déjà en moins de cinq jours, cela commence à compter ; on le sent à ses articulations et à ses reins ; quant à la tête, il n'y en a plus ou à peu près ; elle fait l'effort sur les épaules d'une terrine dans laquelle on ferait sauter des cailloux. Arriver tout bossué, tout craqué, tout moulu chez les mormones ne serait peut-être pas du goût des dames ; aussi les voyageurs, fiers de leur personne, passent-ils outre et ne prennent pas l'embranchement de trente cinq milles de longueur qui conduit d'Ogden à la ville du Lac Salé.

Pour moi, j'avais encore bien plus de raisons de ménager ma bourse que mon extérieur, que je méprise du reste à cause du peu que j'en ai toujours tiré. On ne peut en effet faire ce court trajet entre Ogden et la ville des mormons, quand même on n'y resterait qu'une journée, sans qu'il en coûte au moins vingt dollars. Le voyage seul revint à six dollars, l'hôtel à cinq, et il en reste neuf qui fondent sans doute sous le regard de tant de femmes ou qui s'en vont en douze d'une aussi intéressante visite.