

LES CANAUX AUX ETATS-UNIS

L'opinion publique aux Etats-Unis se montre de jour en jour plus favorable à l'accomplissement des travaux nécessaires pour doter le pays d'un réseau de canaux qui, venant s'ajouter aux quelques 19,000 milles de cours d'eau déjà navigables, mettrait en communication directe l'Atlantique et le Pacifique, de la côte du Maine et le Rio Grande.

Les résultats observés en Europe et particulièrement en France et en Russie par les ingénieurs que l'Etat de New-York a envoyés étudier sur place les canaux du vieux monde, ont donné un nouvel essor au désir qu'avaient déjà les Américains d'avoir eux aussi, un système de canaux proportionné à l'étendue de leur pays, et les villes les plus importantes pétitionnent pour obtenir le vote des crédits nécessaires à la construction de nouvelles voies de navigation.

Philadelphie veut un canal profond de 27 pieds traversant l'Etat de New-Jersey et allant jusqu'à New-York. Baltimore en demande un autre de même profondeur à travers l'Etat de Delaware. Pittsburgh fait les plus grands efforts pour compléter son canal de la rivière Alleghany au lac Erié. Cincinnati fait tracer les plans d'un canal allant jusqu'à Tolédo et en demande la construction immédiate. Chicago insiste pour obtenir du Gouvernement Fédéral qu'il complète jusqu'au Mississippi le canal de 22 pieds de profondeur que la ville a construit sur parcours de plus de 40 milles. L'Etat de Wisconsin projette la construction d'une voie navigable au travers de son territoire et qui relierait le lac Michigan au Mississippi. Minneapolis et Duluth demandent à être réunies par un canal qui plus tard serait continué jusqu'à la rivière Rouge du Nord.

Enfin, Providence, Galveston et le Rio Grande pourraient être mis en communication directe sans grande difficulté car sur presque toute la distance qui les sépare il existe déjà des voies navigables naturelles.

L'augmentation constante et considérable du trafic par bateaux à vapeur et par chalands sur les canaux qui existent entre Fall River (Massachusetts) et la côte de la Caroline du Nord ne peut d'ailleurs que précipiter l'accomplissement des constructions désirées. Déjà le Gouvernement fait travailler à réunir par des canaux les nombreuses baies de la Caroline du Sud et de la Georgie, et il dépense des sommes importantes pour rendre

navigables la rivière de Colombie entre l'océan Pacifique et le lac Pend d'Oreille dans le nord de l'Idaho.

Le public s'est ému en voyant les constructions importantes faites par le gouvernement canadien, constructions qui menacent de faire passer sur le territoire du Dominion une partie des capitaux américains. Pendant ces dernières années le Canada a construit un canal de 14 pieds de profondeur entre Duluth et Montréal par les lacs et le St-Laurent et il y a quelques mois le canal Soulanges terminé a fourni la dernière étape de ce canal jusqu'à la côte. Le résultat immédiat a été de faire élever à Montréal par des capitalistes de Chicago et des Etats de l'ouest un grenier pouvant contenir 35 millions de boisseaux de grains qui, à la saison prochaine seront distraits de la ligne régulière par New York.

(N. DE LA R.)—*Nos lecteurs savent que le syndicat Connors a abandonné l'automne dernier, le travail de construction des éleveurs.*

Quoique le tonnage des navires canadiens ne présente encore que 11 p. c. du tonnage total des grands lacs, le gouvernement du Dominion, malgré les sacrifices qu'il s'est déjà imposés, se propose de poursuivre à grand frais la construction d'un canal entre Montréal, Ottawa et la baie de Georgie qui, lorsqu'il sera terminé, réduira de plus de 500 milles la distance qui sépare actuellement Chicago et Duluth de Montréal et fournira aux deux villes américaines une route directe pour Liverpool plus courte de 100 milles sur la route par New-York. Le réseau canadien projeté ne sera d'ailleurs complet qu'après l'achèvement des travaux du canal de Trent allant de la baie de Georgie au lac Ontario, et du lac Huron à Toronto.

Tous ces travaux qui constituent un véritable danger pour les intérêts commerciaux des Etats-Unis, ont décidé le gouvernement fédéral à nommer une commission chargée de tracer les plans d'un canal réunissant les grands lacs à l'Atlantique. Cette commission s'est décidée en faveur d'une voie passant par le canal du Niagara à Oswego malgré les avantages que pouvait présenter la route tout entière sur le territoire américain.

La construction de ce canal suivant la profondeur qu'on lui donnera, pourra coûter de 125 à 250 millions de dollars. Cette dernière somme permettra une profondeur de 28 pieds sur tout le parcours entre le lac Erié et New-York. L'on évalue

à 24 millions de tonnes le volume des marchandises qui annuellement prendraient cette route et l'économie sur les sommes payées en fret à présent, serait de 9 millions de dollars par an.

Il est toutefois probable que la dépense nécessaire pour la construction d'un canal de 28 pieds paraîtra trop élevée pour les avantages à en retirer et que, suivant l'avis émis par la commission, on limitera à 21 pieds la profondeur du canal lorsqu'on en décidera la construction.

Les frais ne se monteraient plus alors qu'à 190 millions de dollars si on limitait à 60 pieds la largeur des écluses, ou à 195 millions si l'on donnait à cette largeur 80 pieds. La longueur des bassins restant fixée d'ailleurs à 600 pieds.

Le canal de l'Erié, par lequel ne passent pourtant que 3 millions de tonnes de marchandises par an, a fait de l'Etat de New-York le plus prospère des Etats de l'Union et cela malgré les richesses minérales supérieures de la Pennsylvanie et les autres avantages que cet Etat possède. C'est sur les bords du canal de l'Erié et de ses ramifications que se trouvent les plus grandes villes de l'Etat de New-York et la région traversée par ce canal et son prolongement, l'Hudson, fournit 90 p. c. des revenus de l'Etat.

Les partisans de la construction des canaux qui font cette observation ne manquent pas de faire remarquer, en outre, que si le commerce des grands lacs a quadruplé en quelques années, et si les chemins de fer se sont avancés à l'Ouest du lac supérieur, c'est grâce au chal du Sault Sainte-Marie qui n'a pourtant que trois kilomètres mais par lequel il passe, pendant les sept ou huit mois de l'année que la navigation est libre, plus de 20 millions de tonnes de marchandises, soit un tiers du tonnage total des grands lacs et presque trois fois autant que le tonnage passant par le canal de Suez. Il est à remarquer d'ailleurs que 20 p. c. seulement de ces 20 millions de tonnes appartiennent au commerce canadien.

On se rendra facilement compte du volume des marchandises transportées sur les lacs si l'on considère que les voyages moyens des navires étant de 800 milles ce chiffre multiplié par 60 millions de tonnes chargées et déchargées dans les ports pendant les quelques mois que la navigation est ouverte, donne pour tonnes-mile de fret un nombre égal à 40 p. c. du total des tonnes mile transportées sur tous les chemins de fer du territoire des Etats-