

## Le Négociant Canadien

MONTREAL, JEUDI, 20 FEVRIER 1873.

### Commerce anglais.

La dernière malle anglaise nous apporte les chiffres du commerce anglais pour l'année dernière. En voici le grand total comparé à 1871 :

	Importations	Exportations
1872 .....	£353,376,000	£255,962,000
1871 .....	330,754,000	223,066,000

Augment. £ 22,896,000 £ 32,896,000

Si l'on compare le chiffre des importations à celui de l'exportation, nous trouvons le résultat suivant :

Importations .....	£353,376,000
Exportations.....	223,062,000

Excédant d'importations. £ 97,414,000

Relativement à cette énorme disproportion, nous devons faire observer :

1o Que l'Angleterre importe presque toute la matière première destinée à sa consommation locale et à l'alimentation de ses fabriques.

2o Que le montant de l'exportation ne représente qu'une fraction de la matière brute qu'elle a importée ; qu'elle a le profit de la fabrication et qu'elle subvient en outre aux besoins de son peuple.

3o Que les profits réalisés par son immense marine, qui fait le trafic du monde entier, dépassent probablement de beaucoup le montant total de l'écart qui se trouve entre l'importation et l'exportation, puisque l'Angleterre importe énormément de numéraire et qu'elle n'en exporte que très peu.

4o Que l'intérêt annuel sur les emprunts étrangers contractés sur ses marchés dépasse aussi de beaucoup la somme totale de l'écart et qu'il constitue de nouveaux capitaux qui sont bientôt placés à un intérêt très élevé.

C'est ce qui explique le fait qu'il se trouve dans les chiffres de l'exportation et ceux de l'importation une différence si considérable et cet autre fait que nonobstant, l'Angleterre est le pays le plus riche du monde et qu'elle ne peut que continuer à occuper cette éminente position.

Si l'on veut connaître le chiffre du commerce étranger de la Grande Bretagne, nous trouvons ce qui suit :

Importations.....	£353,376,000
Exportations.....	255,962,000

Total..... £609,338,000

Ou réduits en dollars près de \$3,000,000,000.00, ou trois fois autant que l'indemnité de guerre payée par la France à la Prusse,

### LES CANAUX DU ST. LAURENT.

Maintenant que la question de l'élargissement du canal Welland est résolue dans le sens affirmatif et que le ministre des Travaux Publics a demandé des soumissions pour l'exécuter, l'attention se porte sur les canaux du St Laurent. La presse discute en ce moment le mode d'amélioration de ces canaux et les diverses chambres de commerce sont saisies d'un projet de M. Keefer dans le même but. Il est évident que l'opinion publique se prononcera aussi fortement en faveur de l'élargissement des canaux du St Laurent que de celui du canal Welland.

La chambre de commerce d'Hamilton vient de donner son opinion sur la politique à suivre par l'adoption de la résolution suivante, proposée par M. Hope se condé par M. McCulloch :—

Que cette Chambre, ayant considéré certaine communication de M. T. C. Keefer, relativement à l'élargissement projeté du canal Welland, est d'opinion que les décisions prises et contenues dans le rapport de la commission des canaux, non-seulement par rapport au canal Welland, mais encore à tout le système de canaux canadiens, et qui ont été sanctionnées par le Parlement, devraient être rigoureusement exécutées.

La Chambre a aussi adopté le mémoire suivant, adressé à l'hon. ministre des Travaux Publics et sur lequel nous aurons certainement l'occasion de revenir :

A l'Hon. H. L. Langevin, C. B. ministre des Travaux Publics, Ottawa.

MONSIEUR.—J'ai reçu instruction de la Chambre de Commerce de la ville d'Hamilton de soumettre à votre considération l'état actuel de la navigation du St Laurent entre Prescott et Montréal et celui des canaux qui se trouvent entre ces deux villes.

Les canaux du St. Laurent ont ou devaient avoir, une profondeur uniforme de neuf pieds d'eau sur les seuils. Les propulseurs à vapeur engagés dans le trafic de transit des lacs ont les dimensions les plus considérables compatibles avec leur passage à travers le canal Welland ; ils possèdent une capacité maxima de 18,000 minots de blé et tirent 10 pieds d'eau ; mais en conséquence du fait que les canaux du St Laurent n'ont que neuf pieds de profondeur, arrivés à Kingstons, ils doivent transborder environ le tiers de leur cargaison dans des barges, à une perte de 4 cts. par minot sur cette partie du grain transférée aux allèges, en outre du temps dépensé à opérer ce transbordement.

Durant la dernière saison l'eau a beaucoup baissé dans le St. Laurent et en ce moment il n'y en a que sept pieds dans le canal de Williamsburg. Ceci a été l'occasion de nouvelles pertes pour la navigation et pour le commerce de l'Ouest en général ; les steamers étant obligés de quitter Mont-

réal avec la moitié ou les deux tiers seulement de leur capacité.

Si la route du St. Laurent doit lutter avec succès contre celle de New-York pour les importations des États de l'Ouest, il sera nécessaire d'éviter tout transbordement passé Montréal. Lorsque les marchandises européennes destinées à l'Ouest sont transbordées une première fois, même partiellement, des steamers océaniques dans des barges, et une seconde fois à quelque point au-dessus de Montréal sur le St. Laurent, un tel système ne peut avoir pour résultat que de diminuer les chances d'une concurrence heureuse contre la puissante rivalité de New-York. Tout transbordement des marchandises pour les grands lacs entraîne des pertes résultant des retards et des dommages causés aux marchandises mêmes.

La chambre de commerce d'Hamilton, tout en reconnaissant la grande importance nationale de l'élargissement du canal Welland, ne peut engager le ministre trop fortement à se conformer aux recommandations de la commission des canaux qui disait :

“ Que tous s'accordent à reconnaître que le canal Welland et les canaux du St. Laurent devraient former partie d'un système uniforme de navigation par canaux, et que l'élargissement et l'extension de l'un devraient être simultanés avec l'extension et l'élargissement des autres.”

La chambre de commerce d'Hamilton adopte entièrement cette opinion parce qu'entr'autres raisons, c'est un fait bien connu que la plus grande capacité du canal Welland comparée à celle des canaux du St. Laurent, a eu pour résultat de faire ressortir la supériorité de la route d'Oswégo et de New-York sur celle du fleuve St. Laurent.

En rapport avec l'élargissement des canaux du St. Laurent, il y a une amélioration importante identifiée avec ces travaux sur laquelle cette chambre désire attirer l'attention la plus sérieuse du gouvernement, et c'est celle de l'ouverture d'un chenal navigable dans le fleuve entre Prescott et Lachine, d'une profondeur égale à celle de l'eau sur les seuils de système de canaux canadiens. L'amélioration du chenal navigable du St. Laurent a été réclamée avec force par le délégué honorable William H. Merritt et a été recommandée par l'habile rapport de la commission des canaux. Il paraît qu'en 1854 le gouvernement employa MM. Maillefert et Rasloff, ingénieurs éminents qui avaient beaucoup d'expérience dans les mines sous-marines, pour faire rapport “ sur le caractère et l'étendue des obstacles qu'il faudrait faire disparaître pour avoir un chenal navigable dans toute la longueur des Rapides du St. Laurent depuis Prescott jusqu'à l'embouchure du canal Lachine, tel chenal ne devant point mesurer moins de deux cents pieds de largeur et 12 pieds de profondeur, à l'eau la plus basse, sujette dans les rapides à s'élever à pas moins de 13 pieds, ainsi que le coût de ces travaux.” Après une exploration minutieuse du fleuve entre Prescott et Lachine, ils présentèrent le résultat de leurs