le transport économique sur les lacs supérieurs, ainsi que le prouve l'expérience des derniers temps, ne peuvent traverser ce canal tel qu'il est, ainsi qu'on le verra par le tableau A de l'appendice. Il est donc posé, comme nécessaire à la comparaison qui suit, que le canal Welland sera agrandi, de manière à recevoir des *propellers* jaugeant de 600 à 700 tonneaux. (Il est entendu que les canaux de l'état de New-York, d'Oswégo et de Buffalo à Albany, doivent être agrandis également.) Buffalo a sans doute contrôlé une grande partie du trafic des lacs par son marché, qui est beaucoup plus important pour ce commerce que tout autre à l'ouest de New-York. Vu les améliorations dont doivent profiter probablement Buffalo et Oswégo, on ne doit pas s'attendre à ce que leurs avantages relatifs subissent un changement considérable. En envisageant la question de transport seulement, Oswégo aura probablement quelque avantage sur Buffalo, et par conséquent le point de comparaison sera atteint en considérant Oswégo comme le port où le fret passera des bateaux du canal Érié aux vaisseaux des lacs et réciproquement. Nous sommes donc sur le même pied quant au trafic des lacs jusqu'au bas du lac Ontario. C'est donc à ce point que doit commencer la concurrence pour le trafic à destination de New-York.

L'emploi de *propellers* à vapeur sur les lacs, augmente l'importance d'ouvrir le Canada de manière à ce que les vaisseaux des lacs puissent passer d'une voie de navigation naturelle à une autre. Ils portent avec eux leurs moyens de propulsion, et sont prêts à naviguer sur les lacs, les rivières, ou les canaux, sans le secours d'une force extérieure. Il n'est pas besoin de remorquage, par conséquent ni force de vapeur ni attelage n'a besoin d'être prêt à servir lorsqu'ils entrent dans le canal ou la rivière.

En examinant le coût du transport, je prendrai les taux ordinaires qui paraissent donner une rémunération raisonnable, et non les taux qui fluctuent au-dessus et au-dessous de l'échelle et qui sont affectés par des circonstances variables, qu'il n'est pas nécessaire d'apprécier dans cet examen; il n'est pas essentiel non plus de s'occuper du prix du fret de plusieurs articles. La farine est un article important du commerce des lacs qui fournira une bonne base de comparaison, et sera par conséquent considérée comme suffisante pour l'objet dont il s'agit.

Le prix du transport de la farine par *propellers* de Chicago à Buffalo, est souvent de vingt-cinq cents par baril. Ce taux, de l'avis de navigateurs très expérimentés, est une compensation suffisante pour les affaires, payant les dépenses courantes et donnant un retour pour le capital placé sur le vaisseau. La distance est de (1,100) onze cent milles. En comptant en chiffres dix barils au tonneau,

cents par baril, en août 1851, et le plus élevé de 74 cents en octobre 1853. La moyenne pour les trois années est une fraction au-dessous de 14 *mills* par mille, suivant les taux indiqués par M. McAlpine, ingénieur de l'état pour 1852. Il n'a pas été rapporté de taux moins élevés que ceux qui viennent d'être indiqués, et par conséquent on peut regarder 14 *mills* comme étant le coût de transport, y compris les péages, au taux maintenant établi pour la farine sur le canal Érié.

L'agrandissement du canal Érié une fois terminé, le coût du transport diminuera. On a vu que le taux de péage se monte à 6 *mills* par tonneau par mille sur le canal actuel, et si l'on compte dix barils pour un tonneau, le péage est de 6.48 presque 6½ *mills* par tonneau par mille. Le baril de farine est de 216 livres. Le fret sur le canal actuel, non compris le péage, est presque de 7½ *mills* par tonneau par mille, en comptant dix barils au tonneau. L'augmentation du tonnage, amènera très probablement une réduction du péage surtout s'il y a concurrence à faire. Il est impossible de conjecturer ce qu'elle sera. J'ai supposé qu'elle ne pourrait arriver au point de réduire le fret et le péage sur le canal agrandi, au-dessous de 8 *mills* par tonneau par mille. Cela réduirait le coût du transport d'un baril de farine par le canal Érié entre Buffalo et Albany (comme en 1835) de 56 cents à 31½ cents, y compris le péage. On peut donc prendre 8 *mills* par tonneau par mille, comme une bonne base de comparaison du transport par canal par le canal Érié agrandi.

Si l'agrandissement du canal Érié réduit le fret dans cette proportion, ce canal occupant une surface sectionnelle environ comme 3 est à 1 de l'ancien canal, il est à propos d'examiner qu'elle sera la comparaison avec le canal projeté pour les vaisseaux, qui aura trois fois la dimension ou la surface du canal Érié. Il n'y a aucun doute que le coût du transport sera en faveur du canal de vaisseaux, mais le coût de sa construction pourra être plus élevé par mille pour ce dernier, pourvu que les mêmes facilités se rencontrent. Je n'ai pas les moyens d'examiner cette question, mais d'après ce qui a été fait, il n'y a pas beaucoup raison de supposer que le canal des vaisseaux entraînera une beaucoup plus grande dépense par mille que le canal Érié lorsqu'il sera agrandi; si non, il serait raisonnable en établissant la comparaison de fixer le transport à au moins un *mill* de moins sur le canal des vaisseaux que sur le canal Érié agrandi, et d'allouer encore autant pour les péages que sur le lac Érié. La question des taux, néanmoins, dépend de la quantité de tonnage dont on se sera assuré. Et pour plus grande sûreté, il est mieux d'évaluer le coût du transport par canal, y compris les péages, comme égal dans les deux cas. En ceci, il est fait en faveur du canal Érié agrandi, une