



**LE COMMERCE ET LA NAVIGATION  
 DU CANADA**

Dans cette lutte pour l'existence, ainsi qu'un partisan de Darwin qualifierait le travail auquel chacun de nous se livre chaque jour, les faits qui n'aident ni n'entravent directement nos efforts passent le plus souvent inaperçus; tout ce qui se rapporte aux intérêts généraux, se rattache à l'ensemble d'un système, entre dans les rouages d'une organisation sociale ou économique à laquelle nous sommes façonnés, n'arrête point la pensée de la plupart des hommes. Chacun suit sa route dans la vie, ne se préoccupant du prochain que juste ce qu'il faut pour ne point l'avoir dans ses jambes, et, des choses qu'en ce qu'elles peuvent servir notre intérêt immédiat ou nos passions.

Toute cette philosophie pour nous aider à dire que rien n'est plus intéressant, plus instructif qu'une lecture attentive du dernier rapport du ministre des douanes: "Mouvement du Commerce et de la Navigation du Canada."

Dans ces pages hérissées de chiffres, l'économiste, l'homme d'état, le négociant, surtout ce dernier, serait surpris d'y trouver tant de renseignements utiles et avantageux.

Ainsi beaucoup de personnes se demandent encore de bonne foi si la Confédération a réellement produit quelque bien? si le commerce a augmenté, si enfin ce régime a servi les intérêts généraux?

Répondre à ces doutes par des expositions claires et précises, par des arguments politiques, sert de peu. Ce qui touche et convainc, ce sont les dates, les faits, les chiffres, les totaux. La plus subtile discussion n'approche jamais en ces matières de l'éloquence de l'arithmétique.

Ainsi nous trouvons à la première page du document officiel, le tableau ci-dessous, qui nous montre l'accroissement progressif — une année exceptée — de notre commerce, par contre des trois-quarts de notre revenu.

Années	Total des exportations.	Total des importations.	Droits.
1868	\$57,567,898	\$ 73,459,644	\$ 8,819,431 63
1869	60,474,781	70,415,165	8,238,909 71
1870	73,573,490	74,814,339	9,462,910 44
1871	74,173,618	96,092,971	11,843,655 75
1872	82,630,663	111,431,527	13,045,493 50
1873	89,789,922	128,011,281	15,017,730 17
1874	89,351,928	128,213,582	14,421,382 67
Total....	\$527,571,230	\$682,437,509	\$78,910,043 87

Dans les trois premières années ne sont comprises ni Manitoba, ni la Colombie Anglaise, annexées depuis.

Voulez-vous connaître ce que paie par tête, comme droit de douane, la population de chacune de nos provinces? Voici: Québec, \$5.55; Ontario, \$2.69; Nouvelle-Ecosse, \$3.63; Nouveau Brunswick, \$4.89; Manitoba, \$5.69; Colombie Britannique, \$6.73; Ile du Prince Edouard, \$2.23. Ce qui, pour le Canada, donne un moyenne par personne de \$3.93.

Le plus grand écart existe entre l'Ile du Prince-Edouard et la Colombie. Les conditions particulières des deux pays sous le rapport de la population, de l'agriculture, de l'industrie, suffisent à expliquer cette différence. Dans l'une on tire tout de l'étranger, même les céréales et les fourrages; chez l'autre, la population se livre à l'agriculture, et, avec quelques objets importés, suffit à ses besoins.

L'écart entre Ontario et Québec à ses causes dans la quantité de matières brutes admises en franchise dans Ontario, et qui servent aux manufactures. En outre, Montréal fournit aux marchands de la province voisine une foule d'articles dont les droits sont acquittés dans la province de Québec. Et cette catégorie d'articles est aussi variée que considérable.

Si l'on éprouve quelque curiosité à savoir ce que le Canada expédie de grain à l'étranger, le rapport nous informe que 20,745,105 minots de grain ont été exportés dans l'année 1874.

Pour ce qui concerne l'importation de chaque province, c'est-à-dire la part pour laquelle chacune contribue, non seulement au revenu, mais à la consommation générale, voici les relevés par province, pour l'année 1874:

	Valeur.	Droits perçus.
Ontario.....	\$48,476,357	\$4,361,781 70
Québec.....	51,573,978	6,612,803 04
Nouvelle-Ecosse.....	10,907,380	1,406,301 10
Nouveau-Brunswick.....	10,223,691	1,406,007 42
Colombie Anglaise.....	2,048,336	336,494 47
Ile du Prince-Edouard.....	1,913,686	219,428 07
Manitoba.....	1,833,459	67,471 97

Nous donnons maintenant le tableau des articles de provenance et manufactures canadiennes exportés par chaque province:

Ontario.....	\$25,157,087
Québec.....	47,308,845
Nouvelle-Ecosse.....	7,533,547
Nouveau-Brunswick.....	6,533,934
Colombie Anglaise.....	2,120,624
Ile du Prince-Edouard.....	722,129
Manitoba.....	797,763

Ainsi qu'on a pu le voir, la province de Québec est la plus riche du domaine, et celle qui contribue le plus à mettre de l'argent en caisse. Elle donne au trésor deux millions de plus qu'Ontario, et dans l'exportation des produits provinciaux, atteint un chiffre presque double: quarante-sept millions contre vingt-cinq millions. Nous pensons que lorsque l'on fournit aux forces vives d'un pays une quote part aussi respectable, l'on doit avoir quelque chose à

dire et jouir d'un certain poids dans l'administration de ses affaires.

Savez-vous sur quels objets, entre Québec et Ontario, porte la différence des exportations?

Tandis qu'Ontario exporte pour \$7,573,157 de produits agricoles, Québec, elle, en exporte pour \$11,256,057; les animaux et leurs produits donnent dans Ontario \$4,742,020, et dans Québec \$8,180,613.

Nos pêcheries bas-canadiennes nous rapportent \$778,972, contre \$78,597; nos forêts \$13,115,106, contre \$7,322,811. Pour les manufactures même, nous dépassons Ontario. Cette dernière province manufacture pour \$528,451, et Québec \$917,404.

En ce qui regarde la navigation proprement dite, comprenant le chiffre de navires venus de la mer ou partis de nos ports, et employés au commerce intérieur, le total s'élève pour la Puissance à 23,937 navires représentant un transport de 11,399,857 tonneaux.

En fait de construction maritime, le tableau ci-dessous donne ce que nos divers chantiers ont produit:

	Nombre de navires à vapeur	Nombre de navires à voiles
Ontario.....	26	51
Québec.....	9	54
Nouvelle-Ecosse.....	1	180
Nouveau-Brunswick.....	2	94
Colombie Anglaise.....	2	65
Ile du Prince-Edouard.....	2	65
Totaux.....	42	444

Quelques personnes, frappées peut-être de la différence qui existe entre le chiffre de nos exportations et de nos importations annuelles, pourraient hocher la tête d'un air inquiet en voyant que la balance est contre nous; mais qu'elles se rassurent.

Dans les pays nouveaux où la consommation, pour des causes diverses, s'accroît rapidement, où les produits importés acquièrent une valeur reproductive nouvelle, qui alimentent, soutiennent, développent les travaux publics, les grandes entreprises et l'industrie nationale, la balance commerciale, c'est-à-dire l'écart entre la consommation et la production, n'a aucun des caractères qui, dans les vieilles contrées, à population stationnaire, à territoire limité, sont les signes précurseurs des troubles et des catastrophes financières.

Nous ne sommes point pour cela à l'abri des secousses, et nous avons souvent senti le contre-coup des embarras des marchés étrangers. Mais ce que nous possédons, c'est un champ immense à exploiter, dont chaque année voit s'augmenter la fécondité; des ressources variées, des produits nécessaires aux deux continents, et pour les transporter, une marine classée au rang d'une des plus importantes du monde.

A. ACHINTRE.

**ECHOS DE PARLOUT**

L'ancien maire de Mulhouse, M. Kœchlin, que les Prussiens ont expulsé de son pays, est mort à Paris.

Le Dr. Giraldès préconise les potions à base de chloral comme excellent remède préventif contre le mal de mer.

Les Anglais ne paraissent pas avoir une bien grande confiance dans la valeur nautique de leurs bâtiments cuirassés. A la suite de violentes polémiques soulevées à propos de cette stabilité, l'Amirauté a décidé que le fameux monitor la *Dévastation* ne fera pas de campagne d'essai dans le golfe de Gascogne.

Lors de la dernière invasion de sauterelles en Algérie, la couche d'insectes abattus sur la voie ferrée était si épaisse que, malgré toutes les tentatives faites dans le but de débayer les rails, on ne put y parvenir assez complètement pour assurer la circulation d'un train; les roues de la locomotive tournaient sur place, en termes du métier elles païnaient, sans avancer; le train arriva après deux heures de retard.

Un monument a été élevé dans celle des îles Sandwich où fut assassiné le célèbre navigateur Cook. Ce monument est un obélisque à base carrée, haut de 9 mètres, dressé tout près de la pointe basaltique où fut frappé l'infortuné navigateur. Sur la face du soubassement regardant la mer, on a tracé une inscription rappelant que les îles Sandwich furent découvertes le 18 janvier 1778, par Cook, qui y revint un an après et y fut assassiné le 14 février 1779.

Le célèbre canon Infant-Woolwich, du poids de 35 tonnes, doit être bientôt dépassé. Toutes les dispositions sont prises dans le grand arsenal des Anglais pour la construction du Léviathan de l'artillerie. Cette nouvelle pièce devra peser 81 tonnes, soit à peu près 160 mille livres françaises. Elle doit être constituée par un tube d'acier entouré de frettes ou anneaux de fer forgé destinés à ajouter à la résistance de l'âme. Elle sera longue de 7 mètres 50, et le diamètre de l'âme doit être de 405 millimètres.

Le tunnel sous le Pas-de-Calais n'est pas encore commencé que déjà on se préoccupe de la possibilité d'établir une communication semblable entre l'Espagne et l'Afrique, au moyen d'un tunnel passant sous le détroit de Gibraltar. L'entreprise ne paraît pas aussi simple que la précédente. Si, d'une part, le détroit de Gibraltar n'a qu'un peu moins de 14 kilomètres de largeur, de l'autre la profondeur de l'eau dépasse 800 mètres; les galeries ou tranchées d'accès devant conduire à l'entrée du tunnel de Gibraltar ou des colonnes d'Hercule devraient avoir une longueur d'au moins 5 kilomètres avec forte pente. Les promoteurs de ce projet ne regardent pas sa réalisation comme au-dessus des ressources de l'art moderne, et ils choisissent comme point de départ un lieu à déterminer entre Tarifa et Algésiras, sur la côte d'Espagne; comme station d'arrivée, un point situé entre Tanger et Ceuta, sur la côte d'Afrique.