

complète des divers travaux publics qui ont été projetés dans ce pays et aux Etats-Unis, dans le but de faire face aux exigences de ce vaste commerce intérieur apparait assez bien pour nous avertir de ne pas tomber dans de semblables erreurs.—On s'est inquié de DeWitt Clinton, on a ri de ses calculs par rapport à l'étendue des affaires qui suivraient la voie du Canal Erié ; et cependant, à peine était-il ouvert depuis deux ans que la réalité dépassait ses espérances les plus vives ; et cet ouvrage qui coûta originairement quatorze millions de dollars est maintenant chargé au prix de vingt-trois millions. Notre Canal Lachine, construit originairement avec des écluses de 22 pieds, a dû en recevoir de nouvelles qui ont 45 pieds. Le Canal Welland, dont les écluses avaient primitivement 22 pieds, en a reçu de 26 pieds et 45 pieds : et l'on demande déjà hautement que les proportions des écluses soient augmentées. Avant longtemps il aura été fait droit à ces demandes. Tous ces travaux ont été commencés sans que le public, sinon ceux qui les projetaient, eût la moindre conception de l'extension du Commerce, aux besoins duquel on croyait fournir des moyens de transport. Mais le Commerce continue encore à augmenter et continuera de même pendant plusieurs années.

En 1837, le mouvement total, en tonneaux du fret, d'en haut et d'en bas, sur le Lac Erié, fut de 1,162,296, tandis qu'en 1856 le mouvement total fut de 4,022,617 tonneaux, c'est-à-dire qu'il y eût en 19 ans une augmentation d'environ 400 pour cent. En 1849, sur les canaux du St. Laurent, le mouvement du fret allant et venant fut de 288,103 tonneaux, tandis qu'en 1856 il fut de 634,536 tonneaux, ou une augmentation de près de 225 pour cent en sept ans. Ces faits seuls à l'égard de l'augmentation du Commerce sur le St. Laurent, sans compter l'encombrement actuel du Havre avec la probabilité d'un plus grand nombre de vapeurs venant au Port, peuvent suffire à convaincre toute personne au fait du Commerce de la Province, qu'un nouveau creusement du Canal pour arranger les plus gros navires de la mer, et de nouvelles commodités au Havre sont nécessaires. Mais il est un autre point de vue du haut duquel on peut examiner le sujet et dont la considération est nécessaire pour guider la décision des Commissaires du Havre, et faire qu'ils recommandent et exécutent avec confiance les améliorations requises.

En 1856, 4,022,617 tonneaux de fret allant et venant traversèrent le Canal Erié, et 634,536 seulement les Canaux du St. Laurent, ou *seize pour cent* de moins que les affaires faites sur le Canal Erié. Les péages perçus sur le Lac Erié, en 1856, se montèrent à \$2,102,924 et sur les Canaux du St. Laurent à la somme insignifiante de \$77,720.

Ces comparaisons sont assez humiliantes pour les Canadiens, surtout quand on compare le caractère de la navigation du St. Laurent avec celui du Lac Erié, et cela d'autant plus que nous avons en notre pouvoir un remède efficace, d'autant plus qu'on n'en est obligé, comme nous le sommes maintenant, de payer tribut aux barrages (*tolls*) pour le transport des marchandises à travers les Travaux Publics de l'Etat de New-York, nous pourrions tirer par les Canaux du St. Laurent, non seulement le Commerce du Canada Ouest, mais le Commerce des Etats de l'Ouest.

Sur 4,997,654 boisseaux de Blé exportés du Canada en 1856, 4,362,379 boisseaux vinrent du Canada Ouest, par les Lacs, aux Etats-Unis et 635,277 boisseaux seulement passèrent à travers les Canaux du St. Laurent. On ne peut nier le fait qu'à présent les grands dépôts pour le Commerce du Canada Ouest et des Etats-Unis de l'Ouest, sont les Ports des Lacs Oswego et Buffalo. Je vais essayer de démontrer que le plus grande partie de ce Commerce peut être attirée à travers les Canaux du St. Laurent et Welland, et qu'en peut tirer un revenu considérable de ces Travaux qui, pendant les sept dernières années, ont coûté au Canada, deduction faite du montant total des barrages (*tolls*), pour réparation, direction et intérêts du capital, un montant excédant, en moyenne, la somme de £225,000 par an. Mais le Canal n'est pas seulement intéressé au capital converti en Canaux. La Province a maintenant investi dans le chemin de fer du Grand Tronc une somme approchant £4,000,000, dont l'intérêt annuel, avec le déficit annuel provenant des Canaux du St. Laurent et Welland, ne sera pas beaucoup moindre de £500,000 par an, somme que la plus grande masse du peuple, les agriculteurs du Canada, paient par de lourdes taxes sur les importations. C'est pourquoi la politique qui consiste à adopter tous les moyens possibles pour tirer un revenu de ces grands Travaux Publics, et *diminuer* et non *augmenter* les droits sur les importations devrait, à mon avis, être un objet de la plus haute importance ; surtout quand nous voyons que la politique du Gouvernement des Etats-Unis est de réduire le tarif et de prélever le revenu sur aussi peu d'articles que possible. Ces considérations tendent fortement à prouver la nécessité d'augmenter les aises du Commerce sur la route canadienne à l'Océan. On devrait considérer aussi que le tonnage nécessaire pour transporter les produits de l'Ouest à l'Est a toujours excédé, et, d'après la nature des choses, doit toujours excéder en montant le tonnage requis pour transporter la valeur représentative de ces produits de l'Ouest, valeur en marchandises passant de l'Est à l'Ouest. D'où à Oswego, et Buffalo, en conséquence de ce surplus de tonnage allant de l'Est à l'Ouest, le fret dirigé de ces points vers l'Ouest a toujours été coté presque au taux du lest.