

288,916 barils sur l'année précédente.

**Gruau**—On constate une augmentation de 3,860 barils à l'exportation pour l'année 1896, avec un total de 40,021 barils pour la saison.

**Œufs**—L'exportation des œufs s'est fortement accrue. Il a été expédié 141,853 boîtes, soit une augmentation de 46,956 boîtes sur 1895.

**Fromages**—Il a été exporté 1,722,051 boîtes, en diminution de 6,352 boîtes sur l'année précédente.

**Beurre**—Le nombre de paquets de beurre exportés a été de 157,612, en augmentation de 86,267 paquets sur 1895.

**Pommes**—Les exportations en 1896 ont été de 725,016 barils avec une augmentation de 570,011 barils sur 1895.

**Bétail**—Il a été exporté du port de Montréal 96,448 têtes de bétail, soit une diminution de 116 têtes, comparativement à 1895.

**Moutons**—On constate une forte diminution de 138,988 têtes sur 1895. En 1896, il n'est sorti du port de Montréal que 76,510 moutons.

**Chevaux**—De Montréal, il a été expédié 10,421 chevaux, soit une diminution de 2,047 comparativement à 1895.

Il a été en outre expédié de Montréal par chemin de fer à Québec et, de là, par steamers : 88 chevaux, 3,741 têtes de gros bétail et 3,756 moutons.

**Foin**—Pendant la saison dernière il a été exporté 12,507 tonnes de foin ; c'est une légère augmentation de 437 tonnes sur l'année 1895.

#### IMPORTATIONS

**Charbons**—Nous avons reçu de la Grande Bretagne 42,598 tonnes, en diminution de 12,103 tonnes ; des États-Unis 205,979 tonnes, en diminution de 35,187 tonnes ; des Provinces-Maritimes 669,386 tonnes, en augmentation de 47,647 tonnes comparativement à l'année 1895. Sur ces quantités 683,896 tonnes ont été déchargées dans le havre et 234,067 au canal.

**Ciment**—Il a été importé 153,391 barils, soit une augmentation de 6,410 barils sur l'année 1895.

**Ferrailles**—Il en est arrivé 197,290 tonnes en augmentation de 187,598 tonnes sur l'année précédente.

Il a été expédié sur les ports du bas du fleuve pendant la saison de 1896 : 7,392 minots de blé ; 11,142 de blé d'inde ; 11,729 de pois ; 1,343 d'avoine et 250 minots d'orge ; 336,348 barils de farine de blé ; 7,903 barils d'avoine ; 6,876 paquets de beurre ; 1,235 boîtes de fromages ;

740 caisses d'œufs ; 6,976 barils de pommes.

Le grand quai à Hochelaga a été terminé à l'automne et deux voiliers y ont chargés du bois. Ce quai augmentera considérablement l'emplacement nécessaire pour le chargement du bois, il ne lui manque plus que les rails pour y amener les wagons du G. T. R. et du C. P. R. La nouvelle jetée à la Pointe du Moulin à Vent sera, j'en ai l'espoir, terminée dans les premiers jours du printemps. Il donnera pour le commerce de charbon de grandes facilités et le port en a grandement besoin. En juillet le port a eu l'honneur de recevoir les navires de guerre le Tartar et l'Intrepid, ce dernier portant le pavillon du Vice-Amiral Eskine qui avait laissé à Québec son navire de commandement. Le 1<sup>er</sup> décembre la flotte des Commissaires du Havre a été hivernée dans le havre. Les quais ont été maintenus en bon état pendant la saison.

Votre respectueux,

THOMAS HOWARD,

*Maître du Havre.*

### PROGRES DES CHEMINS DE FER AU CANADA

MÉMOIRE PAR L'HONORABLE SIR CHARLES TUPPER, BARONNET.

G. C. M. G., C. B.

Il est difficile d'essayer de tracer dans l'histoire du développement du Canada la proportion de son avancement que l'on peut réellement et directement attribuer à l'extension de ses chemins de fer, en raison des facilités communicatives exceptionnelles que le pays possède dans ses voies d'eau, qui même à l'époque présente doivent être regardées comme le facteur principal de sa prospérité commerciale. Une voie de communication par eau qui s'étend de l'embouchure du Saint-Laurent à Port Arthur, à la tête du lac Supérieur, une étendue de 2,260 milles (3,637 kilomètres), rendue navigable au moyen de canaux constitue un élément d'avancement indépendant dont on doit tenir compte en traitant la question générale, pendant que d'un autre côté, les rivières navigables et les lacs nombreux ont dans le passé contribué et contribuent actuellement au progrès du pays. Toutefois, la proximité de ces grandes voies de communication a servi de limite à la colonisation générale.

Ce n'est que lorsque nous sommes rendus sur l'immense territoire à l'ouest du lac Supérieur que l'on peut apprécier l'importance des réseaux de voies ferrées, si l'on désire développer rapidement ces grandes plaines et vallées. L'immense superficie de cette section peut être conçue par la seule donnée qu'il a fallu construire 2,257 milles (3,632 kilomètres) de voie ferrée pour couvrir le parcours depuis le lac Supérieur jusqu'aux eaux du Pacifique.

Mais bien que cette voie de communication par eau existe, elle ne sert que durant les périodes chaudes de l'année, de sorte que pour les longs mois d'hiver, depuis la fin de novembre jusqu'à la fin de mars, tout l'intérieur de ces régions serait isolé, le trafic serait stagnant et paralysé sans les voies ferrées qui maintenant parcourent tout le pays au moyen de leurs embranchements, de l'est à l'ouest et du nord au sud, recueillant et distribuant les produits des forêts, des champs et de l'industrie sur toute l'étendue du pays, et donnant un accès facile à tous les centres de population en dépit des obstacles que peut créer le climat de l'hiver. Pour le Canada, à plus forte raison que pour tout autre pays, l'existence de cette grande voie ferrée est absolument nécessaire au maintien de sa prospérité et au progrès de son développement.

#### *Dates importantes.*

En vue d'indiquer d'une manière brève les résultats heureux produits dans ce pays par la construction de voies ferrées, il serait à propos de mentionner la condition du Canada à trois ou quatre époques. N'oubliant pas toutefois que les résultats indiqués ne sont pas la conséquence unique de la construction de voies ferrées, et que d'autres causes ont contribué en même temps à produire ces résultats : à la construction de cette grande voie ferrée se rattache d'une manière indubitable l'état prospère actuel, l'un des plus grands connus.

Ces dates sont les suivantes :

- 1<sup>o</sup> Le commencement de la construction de chemins de fer en 1836.
- 2<sup>o</sup> Le parachèvement du chemin de fer Grand-Tronc, depuis la Rivière-du-Loup jusqu'à Sarnia en 1860.
- 3<sup>o</sup> La Confédération du Canada en 1867.
- 4<sup>o</sup> Le parachèvement du grand tronçon de l'Intercolonial, depuis Halifax jusqu'à Lévis, en 1876.
- 5<sup>o</sup> Le commencement de la cons.