

cents la demi-once, et aujourd'hui il est de 2 cents l'once.

L'établissement de la distribution à domicile dans nos villes comptant au delà de 10,000 âmes constitue aussi un progrès notable dans la gestion du service postal. On peut donc affirmer que la gestion de ce service a été marquée au coin du progrès et d'une grande économie.

Le perfectionnement et le développement de notre réseau de voies de transports, surtout en ce qui concerne nos chemins de fer sont encore des facteurs de notre vie nationale dont nous pouvons à bon droit nous enorgueillir. En 1896, il existait au pays 16,270 milles de voies ferrées; en 1906, nos lignes de chemins de fer comptaient 21,353 milles. Quand aux transports de marchandises effectués en 1906, ils accusent, sur 1896, une augmentation de 33,000,000 de tonnes au moins, et en 1906, il a été transporté 13,000,000 de voyageurs de plus qu'en 1896.

Pour les marchandises transportées par la voie de nos canaux, la totalité du tonnage dépasse de trois millions celui de 1896.

Ce dont il faut surtout se féliciter, c'est que les travaux de construction du chemin de fer national transcontinental et du Grand-Tronc-Pacifique avancent si rapidement, en dépit des multiples difficultés que rencontrent les entrepreneurs, tant pour obtenir la main-d'œuvre nécessaire à la construction de ces travaux que pour le transport des provisions vers les divers points de la route en construction, éloignées qu'ils sont des lignes de chemins de fer existantes. A l'ouest de Winnipeg, on a nivelé et à peu près complété 500 milles de chemin et depuis octobre dernier, le transport du grain s'est effectué sur une partie de cette voie ferrée. En outre, entre Winnipeg et Edmonton, on a donné à l'entreprise 500 milles, dont la construction sera terminée en temps utile. Dans la section des montagnes, entre Edmonton et la côte du Pacifique, les études et arpentages marchent rapidement et l'on demandera bientôt des soumissions. La construction du Transcontinental National entre Winnipeg et Moncton marche rapidement; et il a été donné 861 milles à l'entreprise, et il reste encore à adjuger la construction de 946 milles. L'allure des travaux de construction de la ligne entre Winnipeg et Moncton doit nécessairement être assez lente, et cela parce que la construction de cette ligne doit se faire à travers un territoire nouveau, loin de la base d'approvisionnement. Un autre bon point à noter, c'est que sur la ligne entre Winnipeg et Québec, on dressera une plate-forme d'un type bien supérieur aux prévisions primitives. La plus forte pente à gravir, pour le trafic s'acheminant vers l'est n'est que de .4, tandis que, pour le trafic se dirigeant vers l'ouest, la pente la plus raide est de .6.

En dépit de tous les embarras qu'on lui a suscités, le Gouvernement a consulté les plus chers intérêts du pays, en décidant de

M. HALL.

construire le Transcontinental. Ces travaux ont fourni de l'emploi à une foule de nouveaux venus et à d'anciens habitants du pays.

Il est bien reconnu que le port de New-York souffre aussi d'un engorgement des transports. Le manutentionnement des marchandises, à ce port, on en convient, devient extrêmement coûteux. La "Gazette" de Montréal de ce matin, nous apporte le texte d'une interview avec M. J. J. Hill. Je cite :

De l'avis de James J. Hill, New-York, la tête du réseau de chemins de fer "Great Northern", a atteint l'apogée de sa suprématie commerciale. C'est là l'avis exprimé aujourd'hui même au cours d'une entrevue, par constructeur de chemins de fer du Nord-Ouest et l'argument qu'il apporte à l'appui de sa thèse c'est que cette ville ne saurait se flatter de l'espoir qu'elle conservera son monopole commercial, alors que son principal titre comme il le déclare, est d'être la ville où la transaction des affaires entraîne le plus de dépense. "Le coût de tout ce qui se rattache à l'industrie et au commerce", dit M. Hill, a dépassé de beaucoup la limite du profit. Forcée sera au trafic de chercher de nouveaux débouchés; le commerce devra rechercher d'autres centres.

Les taxes imposées au commerce à New-York sont énormes. Vos propriétés, vos docks, vos moyens de communication, tout est grevé d'énormes fardeaux. Le prix qu'il faut payer pour vivre et faire affaires à New-York croît au delà des ressources des hommes d'affaires. Force leur sera d'aller ailleurs, et de s'établir dans des centres où le coût soit plus raisonnable.

On ne saurait endiguer le trafic. Il faut qu'il se crée des débouchés quelque part en contournant les extrémités ou en se créant de nouvelles voies.

Pour l'ouest, il y a deux débouchés susceptibles de développement, en dehors de New-York et des ports adjacents. L'un de ces débouchés est par la voie du Canada, en suivant le cours du Saint-Laurent, et l'autre par la voie du Mississippi jusqu'à la Nouvelle-Orléans.

Il faut que les produits de l'ouest atteignent leurs marchés. Par conséquent, si on gêne leur transport, au moyen de taxes outrées, en passant par New-York, ils se frayeront de nouvelles voies.

Ainsi, en ce qui concerne le Canada, la construction du Grand-Tronc-Pacifique ou l'entreprise du Transcontinental a été une œuvre de grande politique, et marquée au coin de la prévoyance. Ce réseau assure le transport des produits canadiens par la voie des ports canadiens.

Bien que, sous l'influence de ces diverses causes, le commerce du Canada ait subi cette augmentation, il est bon de jeter un coup d'œil sur les autres grands pays commerciaux et de voir où en est le Canada. De 1895 à 1906, en Grande-Bretagne, le commerce a augmenté de 53 p. 100; en France, de 53½ p. 100; en Allemagne, de 87 p. 100; aux Etats-Unis, de 100 p. 100, et au Canada, de 170 p. 100. Cette remarqua-