

1° L'augmentation de l'exportation des charbons de Nouvelle-Ecosse en Nouvelle-Angleterre — des charbons de l'Alberta au Montana, Dakota, Idaho, où existe un marché de 10 millions de tonnes — des charbons de l'île de Vancouver, vers la côte du Pacifique ;

2° L'augmentation de l'importation des charbons de l' Pensylvanie et de l'Ohio dans les provinces de Québec, d'Ontario et du Manitoba. Les marchés de Montréal et de Winnipeg, notamment, seraient entièrement ouverts aux charbons américains ;

3° Une augmentation générale de l'industrie houillère et métallurgique et du trafic, par suite de l'abaissement du prix du charbon dans des centres industriels, comme ceux de l'Ontario et du Montana. A ce point de vue, les paroles prononcées par James J. Hill, un des rois américains des chemins de fer, président du Great Northern, à une convention d'hommes d'affaires à Spokane, expriment avec force la nécessité d'une entente douanière en matière de charbon : « Un des plus grands besoins de Spokane est le charbon à bon marché. Il n'y a pas de houillères plus proches que celles du Canada ; le charbon nous arrive avec un droit de 67 centimes à la tonne ; enlevez ce droit et vous aurez sur wagon un bon charbon domestique à \$ 5 la tonne. Un charbon bon marché est absolument nécessaire pour le développement de notre industrie. Spokane devient trop grand pour brûler des planches de pin. »

Ces paroles sont vraies de tout ce nord-ouest américain (Montana, Orégon, Idaho, Washington) qui se développe à pas de géants, qu'une émigration riche et entreprenante, venant des plaines du centre américain, peuple rapidement, où trois Compagnies de chemin de fer transcontinentales se livrent une bataille