

L'augmentation dans les expéditions de Portland sont dues, en grande partie, au fait que le Grand Tronc a transporté son grain de Midland et des autres ports canadiens des lacs, à Portland. Dans les deux ports du golfe, les exportations ont été comme suit :

	Blé.	
	1903.	1902.
Galveston.. . . .	7,615,302	1,903,386
Nouvelle-Orléans.. . . .	6,923,661	6,134,971
Totaux.. . . .	14,538,963	8,038,357

Le port de Montréal n'a été ouvert à la navigation que trois mois, sur ces sept mois ; or du 1er mai au 1er août 1902, les exportations de blé à Montréal ont été de 8,203,655 boisseaux. Durant la période correspondante de 1903, elles se sont élevées à 9,597,602 boisseaux. Pendant ces quelques derniers mois, Montréal a été, temporairement du moins, le premier port d'Amérique pour l'expédition du blé, dépassant même New-York. Il est significatif que Portland soit le seul port américain qui accuse une augmentation, et cela provient de ce que le Grand Tronc en a fait son terminus.

Montréal a aussi fait de grands progrès dans l'exportation du maïs. Durant les 7 premiers mois de 1902, ce port n'en avait expédié que 600,000 boisseaux. Durant les sept premiers mois de cette année, ses expéditions ont atteint 4,000,000 de boisseaux et on rapporte que le trafic va en augmentant. Le "News" de ces jours derniers, publiait dans sa colonne commerciale une analyse du mouvement du grain, dans le mois de juillet, et cette analyse corrobore entièrement les conclusions du Bulletin, de Wall street. Durant le mois, Montréal en a reçu 3,879,000 boisseaux et en a expédié 2,357,000 boisseaux ; New-York, durant le même mois en a reçu 1,344,000 boisseaux et en a expédié 892,000 boisseaux.

Montréal a aussi reçu 1,570,000 boisseaux de maïs et New-York, 2,253,000. Montréal vient immédiatement après New-York, pour le trafic du maïs ; Baltimore occupe le troisième rang, avec 588,000 boisseaux. Cela prouve que le transport par eau et par chemin de fer fait de grands progrès et accapare le trafic du grain dans ce pays.

En examinant l'"Annuaire Statistique" de 1902, j'ai été étonné de la quantité de produits expédiés au Canada et du Canada, par les ports américains. Nous avons à Halifax et à Saint-Jean de grands ports de mer qui sont ouverts toute l'année. La prolongation de l'Intercolonial, de Montréal à Parry-Sound, nous fournirait l'occasion d'utiliser cette route de l'Etat et contribuerait à la prospérité du Canada, en nous donnant le moyen de transporter nos importations et nos exportations par des voies canadiennes et pour l'avantage des Canadiens.

Il n'y a pas de raison pour que nous exportions nos produits et fassions venir nos importations par les ports américains, si ce

n'est que les taux sur les chemins de fer américains sont plus bas que sur les derniers chemins de fer canadiens. Si c'est là la raison, quand nous posséderons et exploiterons l'Intercolonial, nous pourrions établir des taux qui attireront les importations et les exportations du Canada par les voies canadiennes.

Dans l'Annuaire statistique de 1902, à la page 294, je vois que la valeur des importations et des exportations canadiennes qui ont passé par les ports américains, durant l'exercice de 1902, est donnée comme suit :

Importé d'Angleterre et des colonies anglaises, par les ports américains.	\$13,415,052
Importé des pays étrangers.. . . .	8,898,699
Total.. . . .	\$22,313,751
Exporté en Angleterre et dans les colonies anglaises, par les ports américains.. . . .	\$44,860,785
Exporté dans les pays étrangers.. . . .	3,332,065
Total.. . . .	\$48,192,850

Le grand total s'élève à \$70,506,601—17 pour 100 de toutes les importations et exportations du Canada. Comme on pouvait s'y attendre l'Angleterre et ses colonies figurent pour une très forte proportion dans ce total—cinquante-huit millions et demi—importations, treize millions et demi ; exportations, quarante-cinq millions.

Ces chiffres comportent un enseignement précieux. Ils nous font voir qu'avec une bonne organisation de nos moyens de transport, cet énorme trafic de \$70,000,000, 17 pour 100 de toutes nos importations et exportations, pourrait se faire par des ports canadiens. Comme je viens de le dire, nous avons des ports magnifiques à Saint-Jean et à Halifax et il n'y a pas de raisons pour qu'avec de bonnes voies de transport, ce trafic ne se fasse pas par les ports canadiens.

L'ex-ministre des Travaux publics, dans un discours très élaboré, a traité à fond la question des routes navigables du Canada, et je n'ai pas l'intention de m'étendre davantage sur ce sujet. Il a émis plusieurs idées qui me paraissent très pratiques et je crois que la commission nommée par le gouvernement ferait bien de les étudier sérieusement. Il recommande certains travaux dans la rivière aux Français, jusqu'à North-Bay. Il a démontré que la distance, entre Fort-William et Buffalo, est de 750 milles et de Fort-William à North-Bay, de 473 milles seulement, soit une différence de 277 milles en faveur du port canadien.

La distance de Duluth à Buffalo est de 857 milles et de Duluth à North-Bay, de 575 milles, soit une différence de 282 milles en faveur de North-Bay. De Milwaukee à Buffalo, la distance est de 716 milles, et de Milwaukee à North-Bay, de 463 milles, une différence en notre faveur de 253 milles. De Chicago à Buffalo, il y a 733 milles et de Chicago à North-Bay, 520 milles seulement, une différence de 213 milles en faveur de