Riz.....	5553514 lb.	9722620 lb.	1150320 lb.
	£32143	£18613	£.6641
Savon.....	2167435 lb.	.....	.....
	£26362	.....	.....
Bois.....	.....	6680382 pd.	7219839 p.
	.....	£13361	£20008
Cuir.....	.....	.....	£27534

La valeur totale des exportations des Indes Occidentales Britanniques a été comme suit de 1862 à 1869 :

1862	£4,425,066
1863	6,140,584
1864	8,487,712
1865	5,946,926
1866	4,879,648
1867	4,571,472
1868	4,844,862
1869	4,758,417

Bien que le mouvement du commerce de ces Antilles représenté pour 1869 par

Importations...	£4,532,962 —	$22,500,000
Exportations.....	£4,758,417 —	$23,780,000

Ce n'est encore rien comparé avec celui des Indes Espagnoles. En 1861, le mouvement de celles-ci se traduirait par les chiffres suivants:

Importations.....	$139,922,207
Exportations.....	171,412,100

L'Ile de Cuba figurait comme suit dans ce total:—

Importations.....	$124,542,883
Exportatipns	166,446,718

Le soussigné n'a pas réussi à se procurer les chiffres exacts des importations et des exportations de toutes les Indes Espagnoles pour les années 1869 et 1870, mais il s'est assuré que les exportations de sucres et de melasse seules de Cuba, avaient dépassé en 1870 l'énorme somme $65,000,000,00.

Cependant, les exportations de Porto-Rico en 1871, comparées à celles de 1867, donnent le résultat suivant:

	1867	1871
Sucre.....	1,327,667	2,127,667 quintx.
Mélasses	5,067,094	7,519,915 gallons.
Café	207,343	210,668 quintx.

Le mouvement d'importations et d'exportations de Porto-Rico, pour 1869 et 1870 a été comme suit:—

	1869	1870
Importations...	$16,000,00	$15,000,000
Exportations...	12,000,00	14,500,000

Ces états, que le soussigné doit en partie à Son Excellence le Consul-Général d'Espagne à Québec, étaient accompagnés de remarque, qu'une augmentation progressive semblable se fait observer dans le commerce de Cuba, d'où il parait plus que probable que la somme totale des importations et des exportations des Indes Espagnoles en 1871 a été bien plus considérable qu'en 1864.

La population de Porto-Rico est d'environ 630,000 âmes; celle de Cuba de 1,200,000.

Il importe donc, en considérant la question de relations commerciales plus fréquentes entre le Canada et les Antilles, de se rappeler le vaste trafic des Antilles Espagnoles, et d'avoir present à l'esprit le fait que tandis que les produits de nos champs, de nos forêts, de nos mines, de nos pêcheries et de nos manufactures trouveraient un débouché avantageux dans les Antilles Britanniques, le marché qu'ils trouveraient dans les Indes Espagnoles est beaucoup plus considérable encore.

La seule difficulté importante qui s'oppose à ce commerce, est le système de droits différentiels imposés par le gouvernement des Antilles Espagnoles en faveur des vaisseaux portant ses couleurs nationales. Ces droits exceptionnels sont souvent excessifs, allant même jusqu'à 40 pour 100 sur total des droits.

Il est donc évident que si le gouvernement canadien subventionnait une ligne de steamers entre le Canada et les Antilles Espagnoles, il serait avantageux au commerce canadien que ces bateaux fussent espagnols.

En conséquence, le soussigné a l'honneur de recommander de demander au Parlement de mettre à la disposition du gouvernement canadien une somme de $60,000 pour lui permettre de subventionner durant l'année 1872-73 une ou plusieurs lignes de paquebots, devant voyager entre les Antilles Espagnoles et Britanniques, ou les unes ou les autres et la Puissance du Canada, ces steamers devant arrêter à Halifax, Nouvelle-Ecosse, à chaque voyage, et à Québec, excepté durant la saison d'hiver, alors qu'ils voyageront seulement entre les Antilles et Halifax, N. E., ou St. Jean, N. B., suivant qu'il sera convenu avec les propriétaires de bateaux, et que tout contrat passé avec ceux-ci soit pour une période de 3 ou de 5 ans, suivant qu'il sera jugé plus avantageux.

Respectueusement soumis.

(Signé) H. L. LANGEVIN.
Ministre des Travaux Publics.

Ce mémoire fut soumis au Maître-Général des Postes qui présenta les observations suivantes:

L'établissement d'une ligne régulière et directe de la malle par steamers entre le Cadada et les Antilles Aglaises, tendrait, sans aucun doute, à augmenter les relations commerciales entre les deux pays, et je crois avec M. Langevin, qu'une ligne de steamers sous pavillon espagnol entre le Canada et Cuba serait aussi une précieuse addition aux facilités commerciales de ce pays.

Aucune proposition pratique d'établir une telle ligne n'a été soumise au gouvernement, pourtant, et je crois que tel devait être le premier pas à faire en cette matière.

Le gouvernement ne saurait avoir de difficultés d'entrevoir les négociations avec une compagnie possédant des ressources suffisantes pour construire et exploiter des paquebots, sans qu'il soit nécessaire que le Parlement vote d'avance les fonds nécessaires.

Suivant les suggestions des commissaires envoyés aux Indes Occidentales, M. Barr, membre de la Cour de Police de Demerara a fait, au nom du gouvernement de cette colonie, en 1869, une proposition qui, en substance déclare que le Canada veut établir une ligne mensuelle de steamers entre Halifax et Demararas, touchant aux Barbades aller et retour, il fournirait la moitié de la subvention nécessaire.

M. Barr croyait aussi que le gouvernement des Barbades contribuerait sa quote-part. Ce n'est là, bien entendu, que matière d'opinion.

J'ai eu de nombreuses entrevues avec M. Barr; j'ai vu aussi, tant avec lui que seul, Sir Hugh Allan pour, m'informer de ce qu'une pareille ligne coûterait aux gouvernements intéressés. La recommandation des commissaires des Indes à ce sujet était:—

" D'établir promptement une ligne de steam-
" ers convenables pour le transport des malles,
" des passagers et du fret entre Halifax, N. E.
" et St. Thomas, aux Indes Occidentales, tou-
" chant (jusqu'à ce que le chemin de fer inter-
" colonial soit achevé) à Portland, aux Etats-
" Unis, de manière à assurer une communica-
" tion régulière deux fois par mois entre les
" ports ci-haut mentionnés."

J'étais très anxieux d'en arriver là.

Il y avait alors des considérations qui se rattachaient à l'Union projetée de Terreneuve à la Puissance, qui rendaient un ajournement avantageux. Cette colonie voulait que dans les conditions de son entrée dans la confédération se trouvât celles d'une ligne mensuelle de vapeurs entre St. Jean et l'Angleterre, et celui d'une ligne semi-mensuelle entre Québec et Halifax. Elle désirait aussi se mettre en communication avec les Indes Occidentales.

Je trouvai que tout cela pourrait fort bien s'arranger avec la proposition originaire d'une nouvelle ligne d'Halifax à Demerara, et dans le but de rendre l'Union plus avantageuse, j'ajournai toutes recommandations à cet égard, après en avoir conféré avec le Premier Ministre.

Le service mensuel entre Halifax et Demerara eut alors été entrepris par Sir Hugh Allan, moyennant £1,000 sterlg. par voyage.

Je suis d'opinion que des négociations devaient être entamées avec le gouvernement de Demerara et des Barbades, et s'ils sont disposés à fournir une partie de la subvention, que je sois autorisé à entrer en pourparlers avec les propriétaires de bateaux à vapeur sur l'Atlantique, en vue d'établir une ligne régulière mensuelle entre Halifax et Demerara.

La ligne sous pavillon espagnol entre la Puissance et Cuba devrait nécessairement être distincte, et je crois qu'il serait bon de laisser savoir que le gouvernement est disposé à considérer des propositions pour l'établissement d'une telle ligne.

(Signé) A. CAMPBELL.

17 Mai 1872.

Je concours,

(Signé) H. L. LANGEVIN,
Min. Trav. Pub.

Les renseignements fournis par l'Hon. Ministre des Travaux Publics sont assurément fort précieux, et il n'y a pas de doute que les hommes d'affaires sauront gré au *Négociant Canadien* d'avoir été le premier à les leur faire connaître.

Le projet du gouvernement se compose donc:—

1o. De l'établissement d'une ligne mensuelle de steamers océaniques entre Halifax et Demerara.

2o. D'une autre ligne entre le Canada (Québec probablement) et l'Ile de Cuba.

Il n'y a pas le moindre doute que ces mesures donneraient une puissante impulsion aux relations qui commencent à s'établir entre ces deux pays. Elles ne pourront manquer d'être avantageuses à l'un et à l'autre.

Par un ordre en Conseil, en date du 21 Mai 1872, le gouvernement a adopté ces suggestions.

C'est à nos marchands et capitalistes de se disposer à se prévaloir des nouveaux débouchés qui vont s'ouvrir et à y puiser la fortune. Qu'une généreuse rivalité les anime. Cette émulation sera féconde et produira des fruits dont le pays en général et les individus en particulier auront lieu de se réjouir.

CANAL DE LA BAIE VERTE.

Dans notre dernier numéro, nous avons publié une analyse du rapport d'ingénieurs soumis au Parlement, sur les travaux d'élargissement du Canal Welland. Notre correspondant parlementaire nous transmet encore le résumé d'un document tout à fait important, et qui n'a vu le jour nulle part. C'est le rapport des ingénieurs sur les explorations faites dans le but de déterminer le creusement du Canal de la Baie Verte.

Pour donner une idée exacte de la configuration du terrain, il serait nécessaire d'avoir sous les yeux une carte de cette partie du Canada.

Il suffira pour les besoins de cet article, qui n'est pas scientifique, de savoir qu'entre la Baie de Granby et le Golfe St. Laurent, se trouve une langue de terre d'environ 15¼ milles de longueur et d'une largeur de 9 milles entre Sackville et Amherst, sur la Baie de Granby, et de 4¾ milles entre Port Elgin et Tidnish, sur la Baie Verte.

En coupant cette langue de terre, on raccourcirait considérablement le trajet entre le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse. Depuis longtemps, on s'agite dans ces provinces pour obtenir l'exécution de ces travaux. Finalement il fut décidé de faire une exploration complète pour s'assurer de la difficulté et du coût qu'ils entraineraient. Des ingénieurs se mirent à l'œuvre en août 1870. C'est leur rapport qui vient d'être soumis au Parlement.

Divers tracés ont été examinés avec soin. Les principaux sont les suivants:

1o. La ligne de la Baie de Sharp, qui partant à 1¼ mille de l'endroit de ce nom, vient se confondre à une distance de 8¾ miles dans la seconde;

2o. Ligne La Planche;

3o. La ligne Misisquash;