

queurs, matière première pour manufacture, etc., partie de nos *importations*.

Si maintenant il nous est impossible de fixer la valeur exacte de ces importations, il doit nous être permis de les assimiler en valeur, pour le moins, à nos effets exportés. Et cela d'autant plus que le fret *reçu* est invariablement classé dans la catégorie des tarifs élevés, tandis que celui *expédié*, profite généralement des tarifs au rabais, son volume étant guère en rapport avec la valeur de la marchandise. Et si nous ne voulons nullement prétendre que la proportion de 30 % et de 70 % devrait former la base de notre calcul—car beaucoup de nos exportations, les bois par exemple, s'effectent surtout par voie de navigation autre que celle mentionnée ci-haut—il n'est certe pas trop présumer que de dire que nos importations *directes* comme *indirecte* égalent pour le moins, si elle ne dépassent pas de beaucoup la valeur de nos exportations.

Nous nous trouverions ainsi à la tête d'un mouvement d'affaire de 20 à 25 millions, c'est-à-dire d'un chiffre de beaucoup plus élevé que la proportion qui nous revenait de droit, au cas où l'on voudrait répartir le trafic total du Dominion.

---

Avant d'aborder le mouvement maritime de notre Port et les Etats comparatifs de nos transactions extérieures, il n'est peut-être pas hors de propos de placer ici un tableau synoptique de la situation de nos principales industries et exploitations aux différentes époques de leurs existences. Ces chiffres, bien que maigres et très peu précis, compléteront nos preuves. Ils fourniront également un point d'appui à ceux qui, soucieux de l'avenir, désirent s'intéresser plus intimement à la situation économique de notre Division et plus particulièrement au progrès et à l'influence de notre Cité de Trois-Rivières.