

DÉVELOPPEMENT FUTUR DU TRAFIC.

Il n'est pas possible de faire reposer le cas du canal de la baie Georgienne sur les seules conditions du trafic actuel. En l'année 1913, le volume du trafic entre l'Est et l'Ouest dans l'Amérique septentrionale a dépassé tout ce qui s'était vu auparavant. Si, dans le cas où le canal de la baie Georgienne avait été terminé, le Canada avait pu retirer du trafic de cette année-là un bénéfice additionnel proportionné au coût du canal, alors on pourrait présenter un argument efficace en faveur de la construction immédiate du canal. Quoi qu'il en soit, il serait encore sage de considérer les causes générales et les tendances qui affectent le développement du trafic. Si, d'un autre côté, la part probable du Canada au trafic de 1913 ne semblait pas garantir un placement ultérieur national considérable, il serait nécessaire de se demander pourquoi le trafic ne serait pas susceptible d'augmenter chaque année à tel point que le placement deviendrait bientôt rémunérateur et serait par conséquent une proposition d'affaire de tout repos.

En ce qui concerne chaque catégorie de marchandises transportées en 1913, on devrait faire une enquête dans le but de déterminer la possibilité: premièrement, du maintien du volume actuel du trafic et, secondement, de l'augmentation de ce volume et en particulier de cette augmentation que pourrait entraîner le canal de la baie Georgienne. Prenant par exemple les minerais de fer et de cuivre allant vers l'est, on devrait considérer la probabilité d'une expédition continue de l'immense tonnage actuel, pour la bonne raison que si ce trafic était considérablement réduit, soit par le manque d'approvisionnement de la matière première ou par l'ouverture de sources plus favorables d'approvisionnement pour les usines industrielles de l'Est, ou si ce trafic était détourné par l'établissement d'un centre où l'on ferait l'industrie du fer à quelque centre plus vers l'ouest, alors tout l'échafaudage économique du trafic lacustre serait altéré. Si, encore, par le fait de la construction d'une nouvelle route navigable profonde conduisant à la mer, on pouvait ouvrir de nouveaux marchés pour l'écoulement de ce fer et de ce cuivre ou qu'au moins ces marchés seraient ouverts dans des districts qui feraient de la route Georgienne une route concurrentielle, alors le trafic de ce minerai deviendrait un facteur en faveur de l'accomplissement économique du canal projeté, et il ne resterait seulement qu'à déterminer la valeur que retirerait le pays du passage de ce trafic par les chenaux canadiens.

Le problème du trafic de la houille est peut-être encore plus important. S'il est vrai qu'une grande étendue de pays à l'ouest du lac Supérieur continuera vraisemblablement à dépendre de l'approvisionnement de la houille provenant de l'Est, et si les champs houillers de la Pennsylvanie peuvent gouverner ce marché, alors le lac Erié aura un attrait considérable pour l'exportation. Si, d'autre part, il semblait possible de développer une nouvelle source d'approvisionnement de charbon pour l'Ouest, telle que, par exemple, les champs houillers de la Nouvelle-Ecosse, alors les routes canadiennes pourraient fournir le gros du trafic à l'ouest et améliorer grandement leur position comme concurrentes. On peut s'attendre à ce que le trafic des marchandises en général et des articles manufacturés augmente proportionnellement avec la population. On devrait aussi enquêter pour savoir si certaines catégories de marchandises qui ne sont pas expédiées actuellement par les lacs—les viandes, les provisions, les produits des fabriques de conserves, dont Chicago à elle seule envoie chaque année vers l'est, par voie ferrée, un million de tonnes, une partie étant expédiée à Montréal pour être exportée—ne pourraient pas contribuer, dans des conditions praticables, à augmenter le tonnage dans la nouvelle voie navigable.

Blé et farine.—Puisque le mouvement des céréales et de la farine est aujourd'hui le plus grand problème à résoudre du trafic au Canada et puisque ces produits forment une partie si considérable du fret total apparemment ouvert aujourd'hui à l'influence concurrentielle d'un canal à la baie Georgienne, il ne sera pas mauvais d'étudier en détail la possibilité de ce trafic. Afin de simplifier le travail, l'étude actuelle ne traitera que du blé ou que du blé et de la farine seulement. On pourra alors appliquer aux autres céréales tous les principes ou toutes les méthodes que nous aurons découverts.

Quelle quantité de blé l'Ouest canadien sera-t-il en état d'offrir au trafic d'expédition dans les cinq, dix ou vingt années à venir? Quelles conditions générales indiqueront les limites de la production et des expéditions de blé? Quelle proportion du trafic total de blé sera destinée aux districts ou pays que l'on pourrait atteindre de façon suffisamment avantageuse par une route passant par le canal de la baie Georgienne?

Se faire une idée de la quantité de blé que l'on pourrait expédier de l'Ouest canadien dans un avenir quelconque, est affaire de hasard. Sera-ce 500,000,000 boisseaux? Sera-ce 1,000,000,000 boisseaux? Ou cette quantité ne sera-t-elle pas plus importante dans dix ou vingt ans qu'elle l'a été en 1913? Les conditions en décideront. Quelques-unes de ces conditions peuvent d'ores et déjà être connues. S'il apparaît nécessaire d'assurer un trafic considérable, si l'on veut arriver à pouvoir créer un nouveau canal basé sur des possibilités pratiques, il est clair qu'il serait bon de faire un choix de ces conditions déterminantes, telles qu'on sera convenu d'adopter, et de s'en servir comme de fondement pour les calculs que l'on pourra faire.

Une des conditions générales sera le nombre d'acres de terre de l'Ouest canadien pouvant produire du blé, mais comme il existe plus de terre de cette espèce que l'on ne pourra, suivant toutes probabilités, en faire entrer en ligne de compte pendant une couple de générations, cette condition ne servira aucunement à nous imposer des limites pratiques quelconques. La bonne terre à blé ne pousse pas nécessairement du blé, elle peut servir à d'autres fins agricoles, de même qu'elle peut continuer de fournir de l'herbe de prairie.

Une autre condition générale sera la nature de la demande mondiale de blé et le prix que l'on est disposé à payer. Supposant une surabondance de bonne terre et suffisamment de main-d'œuvre pour la mettre en culture, les limites de quantité de blé réellement produite se retrouveront probablement dans l'état du marché. Quels marchés atteindrons-nous par voie du canal de la baie Georgienne? Quelle sera la nature de la demande de ces marchés? Quelles seront également les tendances pouvant faire varier les prix?

En se plaçant au point de vue du canal de la baie Georgienne, l'Orient ne sera pas compris dans les marchés que nous devons prendre en considération, vu que la quantité de farine que l'Ouest canadien peut expédier en Orient sortira probablement par la voie de l'ouest. S'il arrivait que les Etats-Unis cessassent de produire suffisamment de blé pour leurs propres besoins, une partie seulement du blé de l'Ouest canadien que l'on pourrait vendre aux Etats de la Nouvelle-Angleterre prendrait la route plus longue de l'est pour se rendre à Montréal avant de prendre la direction de l'étranger. Sur ce continent, un canal de la baie Georgienne pourrait entrer en ligne pour les expéditions à faire sur les marchés de l'est d'Ontario, Québec, les Provinces maritimes et les états de la Nouvelle-Angleterre; mais ces marchés, quelque importants qu'ils soient, n'appellent pas la création de nouvelles facilités de transport. Le marché qui compte le plus, dans l'occurrence, est celui d'Europe. Dans le passé, sur sept boisseaux de blé et de farine expédiés par toutes les nations qui exportent, l'Europe en a absorbé un peu plus que 6 boisseaux. C'est le seul grand marché pour les blés, et, dans les expéditions prenant la route de ce marché et venant de l'Ouest canadien, un canal de la baie Georgienne pourrait constituer un facteur d'entrée en lice.

Si le marché de blé et de farine d'Europe doit ainsi constituer une des conditions les plus immédiatement déterminantes des futures expéditions de blé qui doivent entrer en ligne de compte dans la solution du canal de la baie Georgienne, il arrive

DOC. PARLEMENTAIRE No 19b

alors que la capacité probable et les méthodes probables également et enfin les prix possibles de ce marché devraient servir de données aux calculs touchant ces expéditions. Avant d'essayer à se faire une idée des conditions futures du marché de l'Europe, il sera bon de se mettre au courant des conditions actuelles. A ces fins les réponses à quatre questions, au moins, devront être faites de façon lumineuse :

- (1) Combien l'Europe achète-t-elle de blé et de farine à l'heure actuelle?
- (2) De quelle façon l'Europe fait-elle l'achat de ce blé ou de cette farine, c'est-à-dire comment ses achats sont-ils distribués le long de l'année?
- (3) Où l'Europe achète-t-elle actuellement ce blé et cette farine?
- (4) Quelles sont, de nos jours, en Europe, les tendances du marché?

Expéditions en Europe.—Le diagramme 8 représente en style graphique les réponses aux questions 1 et 2, en même temps qu'il éclaire certains autres points de quelque importance. La réponse à la question 3 se trouve au diagramme 9. Pour ces diagrammes, on s'est servi des statistiques de Broomhall sur les expéditions hebdomadaires de blé et de farine (la farine étant comptée en équivalence pour le blé en boisseaux) pour l'année 1905 jusqu'à 1913 inclusivement. Les expéditions réelles de la première semaine de chacune des neuf premières années ont été mises ensemble et divisées par neuf pour arriver à la moyenne des expéditions de la première semaine au cours de cette période, et de même pour chacune des autres semaines de l'année. Il se trouve donc que les dessins contiennent cinquante-deux colonnes et représentent le mouvement moyen du blé et de la farine pour chaque semaine de l'année, et ce pendant neuf ans.¹

Les quantités de blé et de farine expédiées par les pays d'exportation se trouvent être les quantités qui sont reçues par les pays d'importation. C'est pourquoi ces diagrammes peuvent être étudiés en se mettant tant au point de vue de l'exportation que de l'importation. Les dates sûres que l'on donne sont les dates d'expédition des pays possédant des surplus, mais les quantités représentent les besoins et les achats des pays importateurs plus véridiquement que les surplus des pays exportateurs.

Au diagramme 8, échelle 1, pris dans son ensemble, on peut trouver la moyenne de blé et de farine expédiés de tous les pays d'exportation du monde dans tous les pays d'importation du monde, alors que, à la base de la ligne blanche superposée, on peut trouver les quantités expédiées toutes les semaines en Europe de tous les pays d'exportation. Le monde d'importation a acheté en moyenne, au cours de cette période, 562,184,000 boisseaux de blé et de farine par année, et, sur cette quantité, les pays importateurs d'Europe ont gardé pour eux 484,104,000 boisseaux, soit 86.11 pour 100.

Ces chiffres représentent donc la capacité du marché européen de blé et de farine avant la guerre. Il est intéressant de noter qu'au cours de la première année de la guerre, soit du premier août 1914 au 31 juillet 1915, on a expédié aux pays d'Europe 477,344,000 boisseaux de blé et de farine, soit un peu moins que la moyenne de la décade précédente, l'augmentation des achats de certains pays se trouvant balancée par le blocus partiel sur les importations de l'Allemagne et de l'Autriche.

Le blé venu dans tout le monde entre 1905 et 1913 arrivait à la moyenne d'environ 3,400,000,000 boisseaux par année, et il se trouve qu'il n'en est entré qu'environ 16 pour 100 dans le commerce international. L'Europe, prise en bloc, a produit quatre fois la quantité qu'elle a importée, et même les pays d'Europe qui accusent des importations d'un chiffre tout spécial, ont produit deux fois la quantité qu'ils ont importée. Le tableau suivant donne la production de blé et les importations de blé et de farine des principaux pays importateurs d'Europe pour une année donnée comme représentant la moyenne, soit pour l'année 1912:—

¹ Annexe, tableaux 23, p. 108, Statistiques.

Pays.	Année.	Exportations nettes de blé et de farine dans les 12 mois subséquent.	
		Récolte de blé.	
		Boisseaux.	Boisseaux.
Autriche-Hongrie.....	1912	254,240,000	56,000
Belgique.....	1912	15,288,000	50,184,000
Danemark.....	1912	3,760,000	19,520,000
France.....	1912	333,600,000	44,952,000
Allemagne.....	1912	160,240,000	68,608,000
Hollande.....	1912	4,600,000	17,520,000
Italie.....	1912	165,600,000	72,512,000
Norvège.....	1912	312,000	3,600,000
Portugal.....	1912	5,600,000	4,000,000
Espagne.....	1912	112,000,000	2,936,000
Suède.....	1912	7,808,000	9,008,000
Suisse.....	1912	3,176,000	21,904,000
Royaume-Uni.....	1912	57,400,000	238,096,000
Totaux.....		1,123,616,000	543,896,000

Les échelles 2 et 3 au diagramme 8 indiquant les divisions des importations d'Europe en quantités importées par le Royaume-Uni, et les quantités importées par les pays continentaux d'Europe. Le Royaume-Uni est le plus vaste marché d'importation isolé du monde, et, au cours de la période en vue, il a importé 217,424,000 boisseaux de blé et de farine par année, soit 44-91 pour cent de la totalité des importations de toute l'Europe.

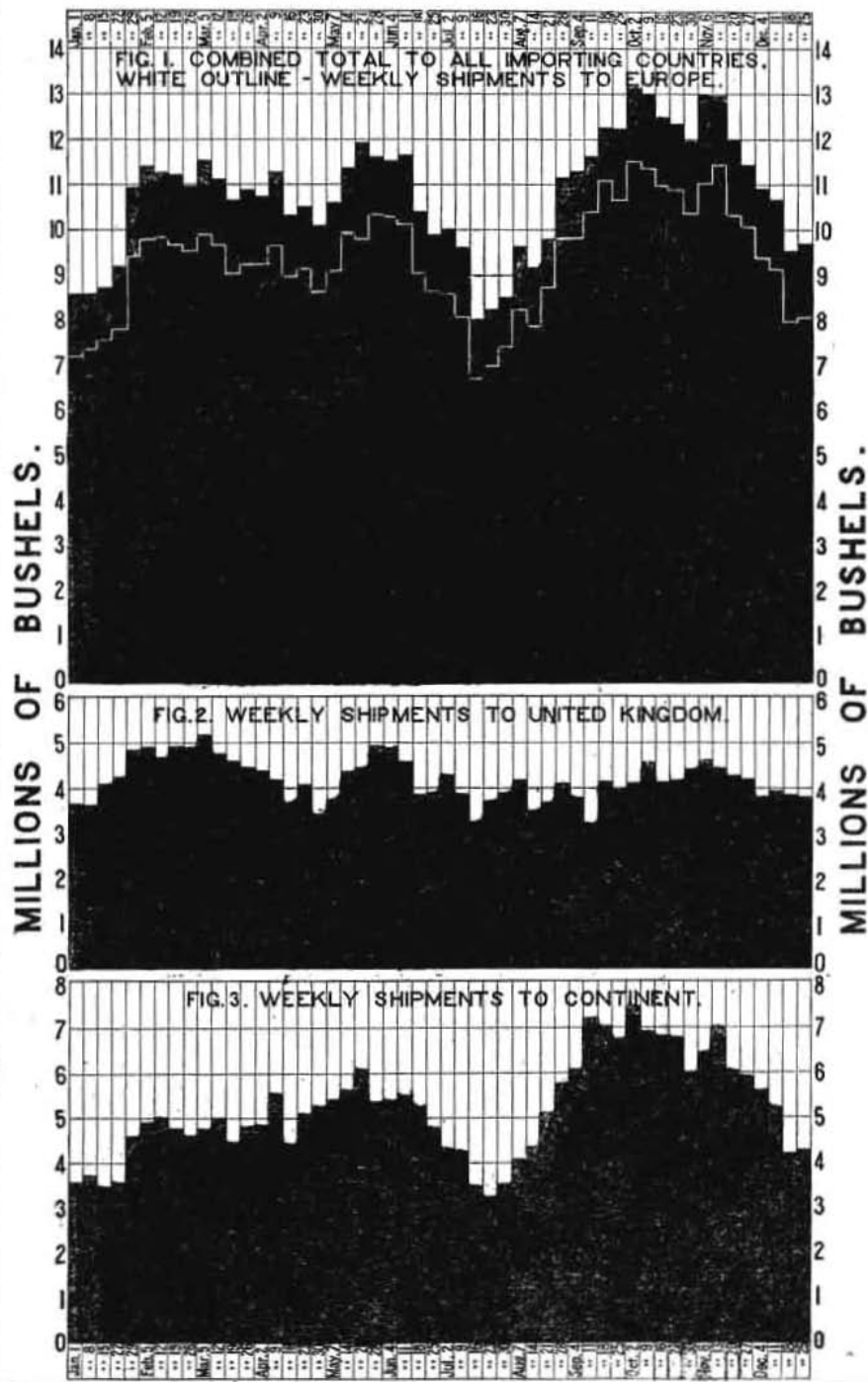
Venant à la question de la distribution, dans toute l'année, des importations européennes de blé et de farine, il est clair, si l'on jette les yeux sur le diagramme, qu'il existe une tendance vers une égalité de distribution. Le blé se consomme jour par jour dans tout le cours de l'année de façon à peu près uniforme, et la demande fondamentale tend, de ce fait, à ne pas varier. Pour certaines raisons, le monde des importateurs a considéré qu'il n'était pas pratique ni profitable d'importer, en une ou deux périodes de brève durée, les besoins de toute une année en blé et en farine; peut-être parce que, d'un côté, faire l'emmagasinage sans nécessité de tout le grain importé en Europe serait payer sans nécessité l'intérêt d'une somme égale au coût total, aux impositions et aux profits intermédiaires compris dans le transport du grain en Europe, et ce, alors que le grain peut être mis en entrepôt au lieu de production avec, pour toute charge, l'intérêt du coût de la ferme seulement; d'un autre côté, parce que la congestion de trafic qui s'en suivrait jetterait une charge mal balancée sur le système de transport mondial et rendrait trop élevés les frais de transport; d'un autre côté encore, parce qu'une telle quantité serait aussi difficile à payer qu'à transporter.

Si les expéditions mondiales avaient été absolument égales, la quantité hebdomadaire aurait été de 10,811,000 boisseaux. La moyenne des expéditions de la plus petite semaine, 8,040,000 boisseaux dans la semaine du 16 juillet, n'a été que de 21-5 pour cent au-dessus de la moyenne générale, et les expéditions les plus importantes par semaine, soit 13,136,000 boisseaux dans la semaine du 2 octobre, n'a été que de 25-63 pour cent au-dessus de la moyenne générale. Comme les contingences sont innombrables, ce chiffre n'est pas, après tout, si éloigné de la ligne droite. Quant on prend des périodes plus longues qu'une semaine, les différences relatives deviennent encore plus petites. Les totaux suivants sont ceux que nous obtenons en divisant l'année en quarts et en demies :

Moyenne des expéditions mondiales, 1905-13, total 562,154,000 boisseaux—

1er quart. de l'année. . .	135,224,000		
2ième " . . .	142,048,000	1ère moitié de l'année. . .	277,272,000
3ième " . . .	131,752,000		
4ième " . . .	153,160,000	2ième " . . .	284,912,000

WEEKLY SHIPMENTS OF WHEAT AND FLOUR AVERAGED FOR 9 YEARS, 1905 TO 1913.



Moyenne des expéditions aux pays ex-européens, 1905-13, total 78,080,000 boisseaux—			
1er quart. de l'année. . .	19,368,000		(boiss.)
2ième " . . .	19,224,000	1ère moitié de l'année. . .	38,592,000
3ième " . . .	18,528,000		
4ième " . . .	20,960,000	2ième " . . .	39,488,000
Moyenne des expéditions en Europe, 1905-13, total 484,104,000 boisseaux—			
1er quart. de l'année. . .	115,856,000		(boiss.)
2ième " . . .	122,824,000	1ère moitié de l'année. . .	238,680,000
3ième " . . .	113,224,000		
4ième " . . .	132,200,000	2ième " . . .	245,424,000
Moyenne des expéditions pour la Grande-Bretagne, 1905-13, total 217,424,000 boisseaux—			
1er quart. de l'année. . .	59,040,000		(boiss.)
2ième " . . .	54,392,000	1ère moitié de l'année. . .	113,432,000
3ième " . . .	49,672,000		
4ième " . . .	54,320,000	2ième " . . .	103,992,000
Moyenne des expéditions pour le continent européen, 1905-13, total 269,616,000 boisseaux—			
1er quart. de l'année. . .	57,328,000		(boiss.)
2ième " . . .	68,568,000	1ère moitié de l'année. . .	125,896,000
3ième " . . .	65,152,000		
4ième " . . .	78,568,000	2ième " . . .	143,720,000

Ces chiffres confirment l'égalité substantielle de la distribution, visible à l'œil, au diagramme. Les expéditions aux pays ex-européens ont été remarquablement régulières. Les expéditions aux pays continentaux d'Europe ont diminué temporairement vers l'époque où la nouvelle récolte en Europe a été amenée sur le marché, et la moyenne a été fixée un peu plus tard au moyen d'achats exceptionnellement importants et pris à même la nouvelle récolte des pays d'exportation (p. 7) de l'hémisphère du nord. Ceci amène l'irrégularité au diagramme que l'on voit très clair. Le Royaume-Uni achète le plus dans le premier quart de l'année, et le continent, dans le dernier quart.

Source d'approvisionnement.—Le diagramme 9 indique les contributions hebdomadaires moyennes de blé et de farine faites par les exportateurs principaux, en regard avec les totaux que l'on vient de prendre en considération.¹ Dans la plupart des cas, les statistiques employées dans ce diagramme représentent les expéditions faites pour tous pays, mais les expéditions venant des Indes et de l'Argentine sont destinées à l'Europe seulement. Comme les expéditions destinées aux pays ex-européens sont à ce point égaux de semaine en semaine, on peut dire, en envisageant des fins pratiques, que ce diagramme indique comment chacun des principaux pays exportateurs de grain envoie des marchandises en Europe, ce qui revient à dire comment l'Europe achète de chacun de ces pays.

En commençant au bas du diagramme avec l'Australie (échelle 6), on remarquera que les expéditions sont plus importantes dans les premiers trois mois de l'année, soit immédiatement après la récolte en Australie, mais que des exportations régulières en quantité modérée se font tout le long de l'année.

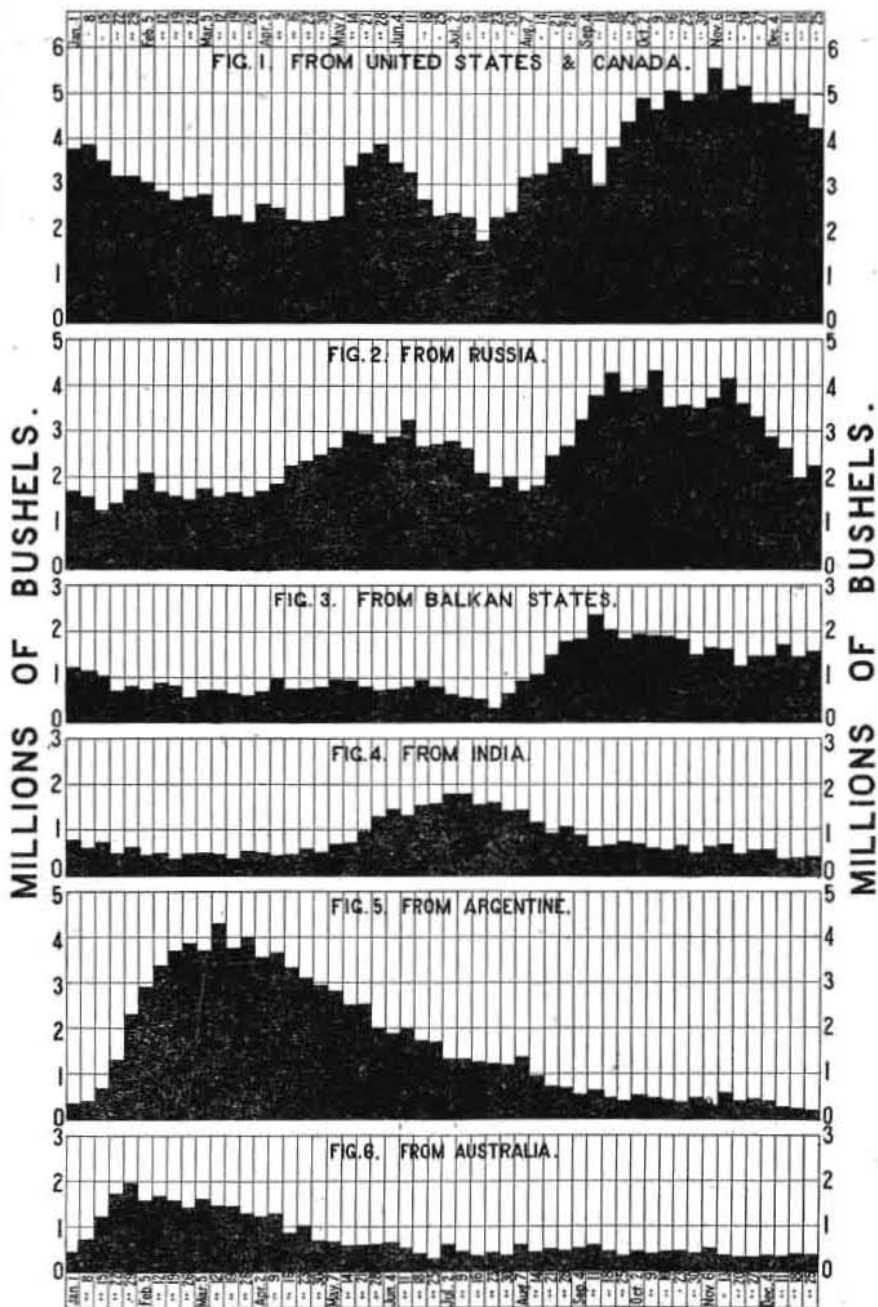
L'Argentine (échelle 5), où la récolte se fait un peu plus tard que dans l'Australie, expédie une bonne partie de son surplus général en février, mars et avril, les expéditions allant un peu en diminuant vers la fin de l'année.

L'Inde (échelle 4) fait ses plus fortes expéditions vers le milieu de l'année, ainsi qu'après ses récoltes, mais garde une bonne partie de son surplus pour des fins d'exportation régulière dans le courant de l'année.

Les Balkans (échelle 3) font de fortes expéditions qui sont, à tout prendre, assez régulières, au cours des quatre derniers mois de l'année, mais gardent aussi une partie assez grande de leur surplus pour les expéditions du printemps suivant et de l'été.

La Russie (échelle 2) fait aussi de fortes expéditions immédiatement après sa récolte, mais garde une bonne proportion de son blé pour jusqu'à la fin de l'année. En janvier, février et mars, certains ports russes sont fermés par les glaces, ce qui n'empêche pas l'existence d'un trafic sérieux et régulier. A la réouverture de la navigation, le volume des exportations augmente, mais il y a tendance à ce que l'on garde

WEEKLY SHIPMENTS OF WHEAT AND FLOUR SHOWING QUANTITIES FROM CHIEF EXPORTING COUNTRIES AVERAGED FOR 9 YEARS, 1905 TO 1913.



une certaine régularité dans les exportations. Tenant compte des conditions climatiques, l'exportation de surplus russe semblerait donner lieu à une distribution exceptionnellement régulière tout le long de l'année.

Les Etats-Unis et le Canada (échelle 1) sont ensemble dans les statistiques commerciales. De la part des deux pays mis ensemble, les expéditions commencent en grand en août et vont jusqu'en février prochain. En mai une poussée sensible se fait sentir à l'ouverture de la navigation sur les Grands lacs et à la suite de la mise sur le marché du blé de "mai". Le caractère aigu de cette poussée de mai fait contraste avec le mouvement accentué qui, en Russie, suit l'ouverture de la navigation. Une notable partie de la réserve de mai consiste en blé canadien qui garde une large place également dans les expéditions d'octobre, novembre et décembre. Les exportations des Etats-Unis, pendant quelques années avant que les surplus exportables des blés canadiens devinssent considérables, ont fait l'objet de certaines études, et il semblerait que, durant quelques années au moins, il y a eu une plus grande régularité dans les expéditions que l'on n'a pu en trouver entre 1905 et 1913.

Si le diagramme 9 est l'objet d'une étude dans les rapports qu'il peut avoir avec le diagramme 8, on se rendra compte que le monde importateur achète relativement en grande quantité aussitôt que les récoltes nouvelles sont arrivées, alors que le blé se trouve intrinsèquement meilleur marché que jamais ou alors que le besoin de vendre se fait le plus sentir. En prenant les expéditions en Grande-Bretagne pour objet de notre étude spéciale, on se rendra compte que le premier mouvement de ces expéditions correspond à la mise sur le marché de la nouvelle récolte en Australie et dans l'Argentine; que le second mouvement correspond à la mise sur le marché du blé de mai canadien et des Etats-Unis et à la réouverture de la navigation en Russie; qu'il existe un faible mouvement correspondant à la mise sur le marché du blé précoce d'hiver aux Etats-Unis et dans les Balkans; et que le mouvement final correspond à la vente du blé du printemps aux Etats-Unis, au Canada et en Russie. C'est vers ce temps que le Royaume-Uni achète un peu plus que pour sa consommation moyenne, et la raison en est probablement qu'il a trouvé que cet état de choses lui était avantageux, mais, dans toute période de l'année, il achète un peu plus selon que sa consommation l'exige, la seule quantité à mettre en entrepôt restant celle qui est nécessaire pour la consommation de quelques semaines.

Si la loi du marché de consommation doit être l'uniformité de la distribution dans toute l'année, il devient évident que cette loi doit être admise par les producteurs et doit déterminer, jusqu'à une certaine limite, le volume de la production, les méthodes de vente et de transport de la demande européenne. Tous les calculs des expéditions que peut faire le Canada en blé et en farine pour les pays d'Europe, devraient être soumis à la loi des conditions générales en Europe et dans les autres pays de production que touchent les faits mis en vedette dans ces deux diagrammes.

Tendances agissant sur les prix.—Il est à présumer que l'on ne fera pas venir de blé et que, en conséquence, il ne s'en fera pas d'expédition à moins que les prix ne soient suffisamment acceptables aux producteurs. L'existence de facilités de transport adéquates à un prix modéré peut être de nature à augmenter le profit net en faveur du producteur, mais cela ne veut pas dire que nécessairement ce profit net sera suffisant dans toutes les circonstances.

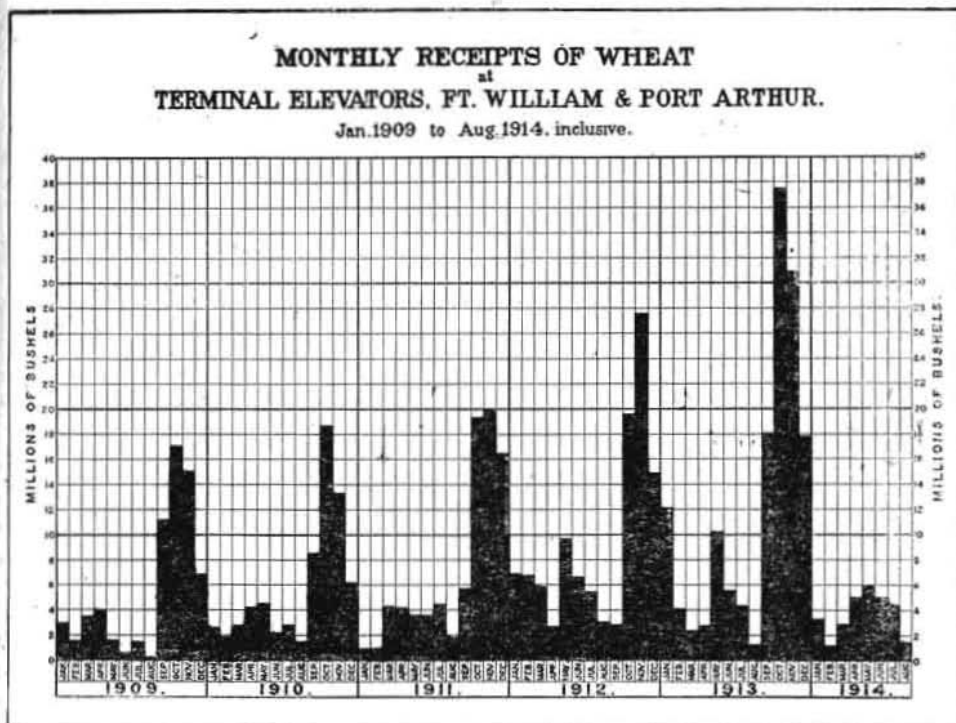
Pour justifier la production de blé plutôt que celle de tout autre produit, on ne devrait accepter aucun calcul du volume du trafic dans n'importe quel champ d'observation, avant que les tendances actuelles ne soient prises en considération et avant que l'on n'ait étudié les effets probables de ces tendances sur le prix du nouveau volume présumé de trafic et les effets des nouvelles conditions.

Quelles ont été les rapports entre les quantités de blé canadien et leurs prix, et quelles tendances, s'il en existe, ont pris du développement au sujet des méthodes cana-

¹ Annexe, tableau 24, p. 109, Statistiques.

DOC. PARLEMENTAIRE No 19b

Arrivée hebdomadaire de blé aux élévateurs terminés de Fort-William et Port-Arthur, de janvier 1909 à août 1914, inclusivement.



diennes de vente? Comme ce n'est que tout récemment que les surplus canadiens se sont trouvés être assez considérables pour constituer un facteur appréciable dans le commerce international, cette enquête peut être confinée à la période qui commence à 1909 et finit à la récolte de 1913-14.

Les marchés principaux du monde sont ceux avec lesquels on se trouve le plus en contact et qui ont de ce fait, la première importance aux yeux des producteurs mondiaux. Et c'est par la pression de la vente sur les marchés principaux exercée contre la pression d'achat de la part des consommateurs ultimes, que le cours des prix tire sa principale source de stabilité, bien que ce cours puisse être modifié par nombre d'agences intermédiaires.

Le grand marché principal du Canada pour le blé se trouve aux élévateurs terminés de Fort-William et de Port-Arthur. C'est là que l'on offre le blé canadien aux exportateurs et au commerce canadien de l'Est. Les prix indiqués à la halle des grains de Winnipeg sont les prix "en magasin à Fort-William et à Port-Arthur". Les chiffres officiels¹ des arrivées venant de l'intérieur à ces élévateurs terminés, mois par mois, indiquent la façon dont l'Ouest canadien place son blé sur ce marché.

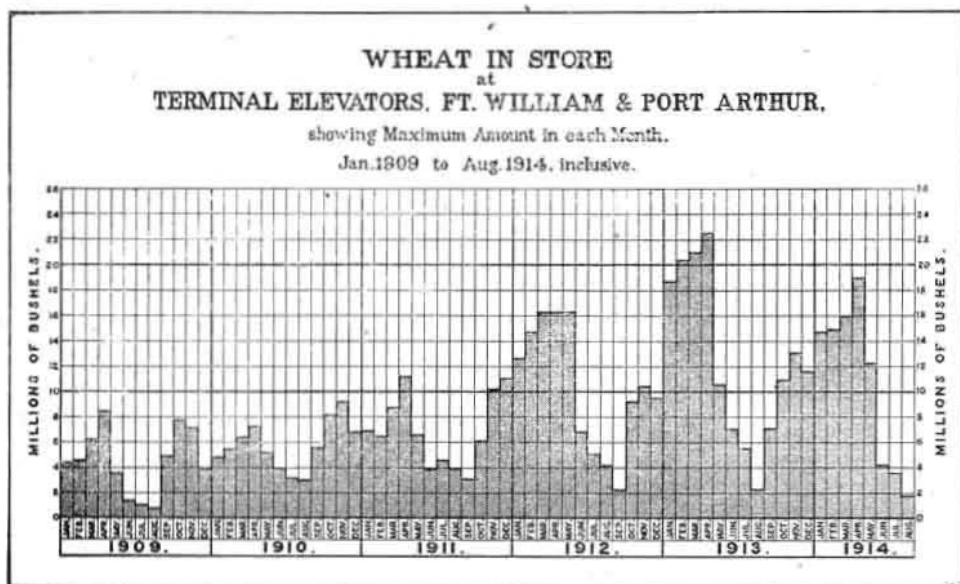
Au diagramme 10, ces arrivées mensuelles apparaissent à partir de janvier 1909 jusqu'à août 1914.² Ce que l'on doit remarquer surtout dans ces arrivées est l'extrême mouvement développé dans le dernier quart de l'année. Un mouvement un peu plus faible du mois de mai s'est aussi clairement prononcé.

Il est clair que la méthode de l'Ouest canadien consiste à lancer vivement sur le marché, dès l'arrivée de la récolte, la plus grande partie de son surplus, ne se réserv-

¹ Rapports annuels de la halle des grains de Winnipeg.

² Annexe, tableau 25, p. 110, Statistiques, 1909-15.

Blé en entrepôt aux éleveurs terminés de Fort-William et Port-Arthur avec la quantité maximum de chaque mois, de janvier 1909 à août 1914, inclusivement.



vant qu'une certaine quantité pour le second mouvement du mois de mai suivant. Cette vente, dans un temps d'abondance extrême, n'est pas un accident d'une couple d'années, mais est évidemment la pratique courante et qui prend des allures de plus en plus définies, chaque année, à mesure que le surplus augmente en volume.

Les acheteurs prennent le blé aux éleveurs chaque mois de l'année pour faire les expéditions vers l'Est, par voie des lacs ou par chemin de fer, bien que les expéditions par chemin de fer soient relativement peu considérables en comparaison. Comme les expéditions faites mois par mois ne correspondent pas strictement aux arrivées, il existe une quantité variable constamment en réserve aux éleveurs. Le diagramme 11 représente la quantité maximum de blé en réserve à Fort-William et à Port-Arthur chaque mois, suivant les rapports officiels hebdomadaires.¹ Ce qu'il convient de retenir surtout de ce diagramme, est l'accumulation de blé dans les éleveurs au cours de la période dans laquelle la navigation se trouve fermée, c'est-à-dire entre décembre et avril, ce dernier mois étant celui où la plus grande abondance d'approvisionnement de l'année existe.

Les difficultés ou les coûts élevés de transport en hiver peuvent influencer quelques personnes dans cette mise en séquestre du blé; d'autres peuvent attendre avec l'espérance de voir arriver des prix plus rémunérateurs; cependant que les intérêts les plus importants aux éleveurs privés et régionaux achètent le blé pour le transporter durant l'hiver afin d'assurer des profits sur les fonds placés dans les entreprises d'éleveurs.

Ce que les compagnies d'éleveurs achètent est revendu par elles immédiatement pour livraison future, parce qu'elles ne désirent qu'un placement dont la marge couvre les frais des éleveurs; et tous les autres propriétaires de blé se sont garantis, c'est-à-dire qu'ils ont fait un contrat pour livraison future. La plupart de ces contrats sont livrables en mai. Conséquemment, le résultat est que, en partie à cause de la fermeture de la navigation des lacs, mais plus encore à cause du négoce, de la manutention et du système financier qui s'est développé, le maximum du marché existe au mois de

¹ Annexe, tableau 26, p. 112, Statistiques, 1909-15.

DOC. PARLEMENTAIRE N° 196

mai; alors que le marché comprend non seulement ce qui reste en magasin à la fin d'avril mais aussi ce qui est reçu de l'intérieur en mai. Le marché atteint un autre maximum au cours de l'année et celui-ci se compose des livraisons faites en septembre, octobre, novembre et décembre. Conséquemment, c'est à ces deux périodes de l'année que l'Ouest canadien offre au consommateur du monde ses plus grandes quantités de blé.

Maintenant, quel rapport existe-t-il entre ces hauts prix du marché et le prix réel du blé? Si nous retournons au diagramme n° 8, nous voyons clairement que nous avons affaire à une méthode de marché qui ne s'accorde nullement avec la loi générale de la demande de consommation. Les prix du blé dont nous nous servirons pour ces recherches seront les prix de contrat du blé examiné de Liverpool et les prix comptant du blé dur nord n° 1 à la halle aux blés de Winnipeg. Comme nous l'expliquions, ces derniers prix sont ceux du blé en magasin aux termini de Fort-William et de Port-Arthur, c'est-à-dire le prix comptant, sur les lieux, des quantités exactes prises en considération. Les prix de Liverpool ont été choisis parce que Liverpool, plus que tous les autres, constitue un marché mondial et parce que, dans tous les cas, le Royaume-Uni était l'acheteur, durant la période étudiée, de plus de 91 pour 100 de tout le blé canadien exporté et, en conséquence, les conditions d'un marché représentatif du Royaume-Uni sont les conditions vis-à-vis desquelles le surplus canadien se trouvait. Dans le marché de Liverpool pour le blé de contrat examiné, l'importateur peut vendre sous forme de "contrat pour livraison future" le blé qu'il vient de s'engager par câble à acheter de l'exportateur canadien, blé qui peut encore se trouver dans le moment dans les élévateurs de Fort-William ou de Port-Arthur, où sa valeur sur le marché local est le prix comptant à Winnipeg. Les deux assortiments de prix choisis sont conséquemment des prix correspondants mieux que tous autres qu'on pourrait choisir.

Avant de comparer les quantités et les prix on doit remarquer un ou deux points qui se rapportent à la demande du blé importé dans le Royaume-Uni. Le Royaume-Uni est le premier des marchés importants pour le blé de première qualité et ceci, non seulement à cause des grandes quantités de blé dont il a besoin, mais aussi par le fait que les mérites du blé sont mieux reconnus dans le Royaume-Uni que dans les autres pays importateurs d'Europe. Cependant, les meuniers du Royaume-Uni ne font pas de farine exclusivement composée de blé dur. Les blés durs de diverses catégories sont mélangés aux blés tendres pour former une farine mixte. De cette manière les meuniers sont plus indépendants que s'ils n'employaient qu'une seule qualité de blé. Si une qualité spéciale de blé produite par un seul pays devient rare ou d'un prix trop élevé le meunier peut, en prenant d'autres blés sur le marché et en changeant quelque peu ses proportions, produire une farine qui conserve les traits caractéristiques de celle à laquelle sont habitués ces clients. Les farines importées se mélangent comme les blés importés. Au point de vue de l'acheteur, les avantages de se servir des produits mélangés sont évidents et, que cette manière d'agir demeure ou non la politique d'affaires, il demeure avéré que, durant les années passées en revue, le Royaume-Uni n'a fait face qu'à une partie de ses besoins en achetant du blé dur et des farines de blé dur et a ensuite acheté des blés tendres de plusieurs parties du monde pour compléter sa propre provision de blés tendres.

La relation qui existe entre les marchés originaux du Canada et les achats du Royaume-Uni est démontrée dans le diagramme n° 12. La partie en noir est une reproduction du diagramme n° 10 et représente la quantité de blé reçue chaque mois aux termini de Fort-William et de Port-Arthur.

La colonne ombrée du mois d'avril qui devrait être mesurée à partir de la base du diagramme représente la quantité maximum emmagasinée dans les élévateurs durant ce mois, soit le maximum ou sommet des accumulations pour livraison en mai, tel qu'indiqué dans le diagramme n° 11. La ligne pointillée représente les expéditions totales au Royaume-Uni, mois par mois, du blé et de la farine du monde entier, le total des achats mensuels du Royaume-Uni de tous les pays (1). En prenant un mois

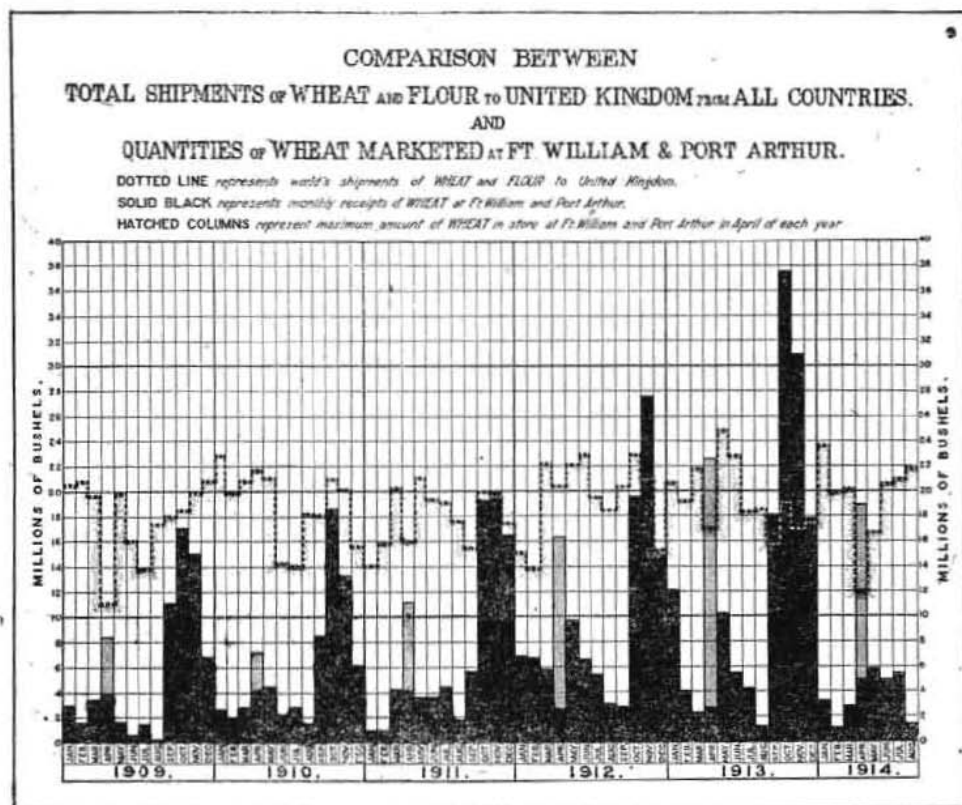
quelconque et en mesurant du bas du diagramme jusqu'à la ligne pointillée, on voit la quantité totale achetée pendant ce mois pour expédition au Royaume-Uni.

Comparaison entre les expéditions totales de blé et de farine au Royaume-Uni de tous les pays et les quantités de blé mises sur le marché à Fort-William et Port-Arthur.

La ligne pointillée représente les expéditions mondiales au Royaume-Uni en blé et farine

Le noir solide indique les quantités de blé reçues mensuellement à Fort-William et Port-Arthur.

La colonne ombrée représente le montant maximum emmagasiné à Fort-William et Port-Arthur durant avril de chaque année.



Le diagramme n° 12 nous donne deux révélations presque surprenantes. D'abord, l'Ouest canadien place sur le marché, en un mois, beaucoup plus de blé dur que le Royaume-Uni, consommateur le plus important de son surplus, n'achète de toutes sortes de blés et farines du monde entier et, deuxièmement, que le Royaume-Uni achète régulièrement et en grande quantité durant plusieurs mois pendant lesquels le Canada n'a à peu près rien à offrir en vente.

En octobre 1913, l'Ouest canadien a mis sur le marché 37,546,000 boisseaux tandis que le Royaume-Uni n'a acheté que 19,075,000 boisseaux de blés et farines de toutes sortes. En novembre 1913, le marché canadien a été de 30,946,000 boisseaux et les achats du Royaume-Uni de 16,918,000 boisseaux. En novembre 1912 les chiffres étaient de 27,563,000 boisseaux contre 20,984,000 boisseaux et en novembre 1911, 19,941,000 boisseaux contre 19,587,000.

¹ Annexe, tableau 27, p. 112, Statistiques, 1909-14.

DOC. PARLEMENTAIRE No 19b

Pendant ces trois mois on a livré à Fort-William et Port-Arthur une quantité absolument plus élevée que le Royaume-Uni n'achète en blés durs et tendres combinés et en farine, du monde entier. Si nous ajoutons les chiffres des deux mois octobre et novembre dans chacune des années passées en revue la comparaison est comme suit:

	Sur le marché canadien aux élévateurs terminl. Boisseaux.	Achats totaux du Royaume-Uni. Boisseaux.
1909—Octobre . . . }	32,137,000	38,497,000
Novembre . . . }		
1910—Octobre . . . }	31,944,000	41,097,000
Novembre . . . }		
1911—Octobre . . . }	39,261,000	39,515,000
Novembre . . . }		
1912—Octobre . . . }	47,170,000	43,905,000
Novembre . . . }		
1913—Octobre . . . }	68,492,000	35,993,000
Novembre . . . }		

Si l'on pouvait déterminer exactement combien des achats du Royaume-Uni consistent en blés durs, on découvrirait sans doute que l'offre canadienne excède la demande de ce marché dans la période ci-dessus de deux mois de chaque année et que, en 1913, elle a été de deux fois la quantité demandée. Le maximum de mai lui-même, que l'on peut construire en plaçant la colonne des emmagasinsages d'avril par-dessus les recettes de mai, a été plus élevé durant trois de ces années que la demande totale pour toutes sortes de blés et farines durant un mois quelconque est beaucoup plus élevé que la demande pour le blé dur seul. Et le Canada est loin d'être la seule source de blé dur, même pendant les mois d'automne.

Comme plus de 61 pour 100 du surplus des produits des minoteries canadiennes, durant ces années, a été expédié dans le Royaume-Uni sous forme de farine et s'est trouvé compris dans les quantités ci-dessus des importations totales de ce pays, il est évident que même les achats consécutifs de blé par les meuniers canadiens, achats dépassés seulement par ceux du Royaume-Uni, ne diminueraient que partiellement la pression des maximums canadiens, comme cela se voit, sur le marché du Royaume-Uni.

En tenant compte de la relation qui existe entre l'offre canadienne et la demande du Royaume-Uni, il est intéressant d'amener en parallèle les quantités qui sont offertes sur le marché à Fort-William et à Port-Arthur et les prix du blé à Liverpool et à Winnipeg. C'est dans ce but que nous présentons le diagramme n° 13. Dans la première figure, on voit les quantités canadiennes qui ont déjà été montrées au diagramme 12, mais dans l'autre sens, la ligne pointillée représente de nouveau les expéditions mondiales au Royaume-Uni. Dans le centre du diagramme (fig. 2) on voit deux lignes de prix.¹ La ligne noire représente le prix du blé de contrat à la halle aux blés de Liverpool et montre les offres les plus élevées et les plus basses faites à la halle durant chaque mois. La ligne rouge représente les offres élevées ou basses de chaque mois sur le blé n° 1 à la halle aux blés de Winnipeg. Au bas du diagramme (fig. 3) se voient les expéditions mensuelles, par eau et par voie ferrée, des élévateurs terminl de Fort-William et de Port-Arthur, ce qui indique le mouvement du blé vers la consommation générale.²

En examinant d'abord les deux lignes de prix avec leurs fluctuations, il est évident que le marché de Winnipeg et celui de Liverpool sont sujets aux mêmes conditions générales. Il est évident aussi que, dans sa direction générale, le marché de Winnipeg suit celui de Liverpool ou se déplace sous la pression des mêmes influences. Un écart dans les prix entre les deux marchés est nécessaire pour qu'ils puissent faire des affaires ensemble; l'écart devant être au moins suffisant pour couvrir tous les frais du transport du blé à partir des élévateurs de Fort-William et de Port-Arthur jusqu'aux quais de Liverpool. En réalité l'écart est un peu plus grand qu'il ne semble

¹ Annexe, tableau 28, pp. 113-114, Statistiques, 1909-14.

² Annexe, tableau 25, pp. 110-111, Statistiques, 1909-15.

être sur le diagramme parce que le blé dur n° 1 Manitoba, tel que coté à Winnipeg, est d'un étalon plus élevé que celui sur lequel est basée la cote de Liverpool, et qu'il possède une légère avance, environ $1\frac{1}{2}$ cent par boisseau quand il est livré sur des contrats de Liverpool. Quand les deux lignes de prix se superposent ou sont très rapprochées, après avoir tenu compte de la prime décrite ci-dessus, il est évident que le Canada n'a pas fait d'exportation et qu'il ne pouvait pas en faire. L'écart entre les prix atteint son apogée vers la fin de 1912 et celle de 1913.

Si nous prenons la ligne des prix de Liverpool seulement, nous remarquons trois mouvements très accentués vers la hausse en 1909, 1912 et 1914, ainsi qu'une baisse rapide en 1910. Au printemps de 1909, l'Europe était dans un état d'énervement causé par l'annexion de la Bosnie et de l'Herzégovine à l'Autriche. C'est aussi la période de l'accaparement Patton à Chicago. En 1912 s'est produite la guerre des Balkans qui non seulement a eu ses effets sur le sentiment européen, mais qui, en fermant les Dardanelles, est venue interrompre les exportations par la mer Noire, et immobiliser un grand nombre de navires océaniques. La hausse rapide a marqué le commencement de la guerre actuelle. La baisse rapide de 1910 n'a pas apparemment beaucoup de signification. Dans le milieu de l'été, comme nous l'avons vu, l'Europe importe moins de blé qu'à aucune autre période de l'année; la récolte mondiale de 1909 a été la plus grande qui se soit vue depuis un grand nombre d'années et les perspectives de la récolte européenne de 1910 indiquaient aussi une augmentation de l'offre locale. On explique que dans ces conditions des cargaisons de blé australien sont arrivées à Liverpool au compte de l'expéditeur et que les propriétaires ont été finalement forcés de vendre à grand sacrifice, ce qui s'est manifesté temporairement dans toutes les cotes des marchés. En conséquence, toutes ces fluctuations extrêmes se sont produites dans des circonstances exceptionnelles, et nous devons chercher des causes plus ordinaires pour expliquer les autres variations de prix indiquées.

Les quantités montrées dans la fig. 1 devront être soigneusement examinées par rapport aux lignes de prix dans la fig. 2, en examinant d'abord seulement les prix de Liverpool. En commençant du côté droit du diagramme et en suivant de l'œil la direction du maximum de l'automne de 1913, on verra qu'il marque une dépression sensible dans le prix de Liverpool, la ligne ayant évidemment baissé de plusieurs cents par boisseau. La même chose se répète, mais d'une manière moins accentuée, dans l'automne de 1912. Il y a aussi des dépressions marquées qui correspondent au maximum d'automne de 1911, 1910 et 1909. Dans chacune de ces cinq années, les lourds marchés canadiens de la fin de l'année ont coïncidé avec une baisse des prix. Si nous laissons de côté la baisse accentuée de 1910, on verra que sauf durant une année (1911) le prix qui a rencontré le maximum canadien est le moins élevé de l'année. Pendant la première moitié de 1911, d'autres pays, la Russie et l'Australie, ont déversé des charges très lourdes sur un marché déjà faible à cause des deux grandes récoltes qui s'étaient produites pendant les deux années précédentes. Comme d'habitude, le Canada a déversé sa récolte quelques mois plus tard, mais, bien que c'eût été la récolte la plus considérable en quantité jusqu'à cette époque, c'était aussi probablement la plus basse en qualité: 41 pour 100 seulement pouvant passer comme blé de contrat. Son influence réelle ne pouvait conséquemment pas avoir un grand poids sur le marché du blé de contrat. Il s'est produit une dépression dans les prix, mais, dans ce cas, ce n'était pas la plus basse de l'année.

Maintenant, si nous suivons de l'œil les petits maximums du mois de mai, maximums qui se composent du blé en magasin en avril et des livraisons de mai, le volume combiné qui arrive sur le marché, pour ainsi dire en biais, en mai et juin, on verra que ces maximums ont aussi tous les ans, sauf en 1909, rencontré un marché sur la baisse. Jamais une grande quantité de la récolte canadienne n'a rencontré un prix relativement élevé. Les autres pays qui vendent en même temps que le Canada sont naturellement sujets à la même base de prix, mais une étude des maximums offerts sur le marché par tous les autres pays exportateurs durant la période ci-dessus, mon-

DOC. PARLEMENTAIRE No 19b

trent qu'aucun autre pays n'a mis sur le marché une aussi grande quantité de sa récolte pendant les périodes de baisse que le Canada ne l'a fait.

Cette relation entre les maximums canadiens et les dépressions de prix est-elle une simple coïncidence que l'on peut attribuer au hasard, ou est-elle l'effet d'une cause directe? Le Canada, à cause des conditions financières, du transport, ou d'autres conditions diverses, s'est-il simplement trouvé mettre sur le marché une grande partie de sa récolte alors que le prix mondial était nécessairement bas? Il ne serait sans doute pas surprenant de voir les prix de consommation des marchés d'Europe moins élevés en septembre, octobre, novembre et décembre, parce que la plus grande partie du blé mondial est cultivée dans l'hémisphère nord, et que sa valeur intrinsèque est moins élevée durant ces mois? De plus, la position de l'Europe comme acheteur devrait être stratégiquement plus forte à cette époque, parce qu'elle est assurée d'un approvisionnement de plusieurs mois, si elle en a besoin, dans sa propre récolte récemment terminée. Mais les chiffres ne montrent aucune tendance vers la faiblesse extrême des prix à cette période de l'année, du moins dans les derniers trois mois, avant l'année 1909. Un examen des prix de Liverpool, à partir de 1909, jusqu'en retournant en 1898, ne nous laisse voir aucune année pendant laquelle la baisse extrême ait été atteinte en octobre, novembre ou décembre. Le prix minimum se voit trois fois pendant le mois de septembre, alors que l'approvisionnement de blé d'hiver de l'hémisphère Nord est le plus abondant; deux fois en janvier, deux fois en mars, deux fois en avril, une fois en juin, et une fois en juillet. De l'autre côté les prix élevés pendant les onze ans précédant 1909, se sont produits une fois en octobre, deux fois en décembre, une fois en janvier, deux fois en mai, deux fois en juin, deux fois en août et une fois en septembre.

Depuis 1909, l'Ouest canadien a placé sur le marché une quantité importante de blé de contrat en octobre, novembre et décembre, et c'est la seule partie du monde qui ait mis sur le marché un surplus exportable considérable de cette qualité de blé pendant ces mois, quantité qui était bien plus élevée que les besoins courants du Royaume-Uni, et parfois que le besoin courant de toute l'Europe pour le blé de cette qualité, sauf à des prix d'occasion, et l'Ouest canadien, depuis 1909, a rencontré une tendance extrême à la faiblesse dans les prix dans des endroits où cette faiblesse ne tendait pas à se montrer précédemment. Ces faits justifient une prise en considération sérieuse de l'hypothèse des causes et effets directs. Dans le monde commercial, un surapprovisionnement même temporaire tend à casser les prix.

Revenant au diagramme n° 13, on suivra de l'œil la ligne des prix de Winnipeg. Il faut remarquer que les prix de Winnipeg ne sont jamais élevés sauf lorsque les quantités placées sur le marché sont très petites. Dès qu'une grande quantité de grain se trouve aux termini, les prix tendent vers une base d'exportation, c'est-à-dire qu'un écart entre ces prix et ceux de Liverpool permet l'exportation en Europe. C'est à quoi l'on doit s'attendre. Les seuls points qui demandent une attention spéciale dans cette ligne de Winnipeg sont les écarts extrêmes des automnes de 1912 et de 1913. Ces périodes sont celles où le marché canadien a de beaucoup surpassé les besoins courants du Royaume-Uni. Tout excès doit inévitablement ressentir fortement la concurrence des blés inférieurs et si cet excès de production doit être vendu, son prix doit approcher celui des blés inférieurs jusqu'au point de devenir une occasion, où, s'il ne doit pas être vendu, il doit s'approcher d'un point où son prix justifie les frais de le conserver jusqu'à livraison future. Dans l'Ouest canadien, le mois de mai est généralement adopté pour livraison future, et le marché estime les frais de conservation à 4 cents $\frac{1}{4}$ à 5 cents $\frac{1}{4}$. De plus, un surplus tend toujours à établir des conditions pour l'approvisionnement total et l'excès de blé à Fort-William ou Port-Arthur doit tendre à faire baisser le prix de toute la quantité placée sur le marché à une base d'après laquelle on peut négocier cet excès de production.

Si la figure à la base du diagramme (fig. 3) est étudiée en relation avec la ligne de Winnipeg, on verra qu'une grande proportion de la récolte de chaque année quitte

les élévateurs au moment où le prix est le moins élevé. Prenons par exemple la récolte de 1913, qui a été expédiée vers l'est durant les douze mois commençant en septembre 1913 et finissant en août 1914. Durant les quatre premiers mois, 71·55 pour 100 de tout le surplus de l'année a été expédié vers l'est au prix le plus bas de l'année. Comme une proportion considérable des expéditions de mai suivant a été conservée durant ces mois sur la base du prix courant plus les frais de conservation, cette quantité devait réellement s'ajouter au maximum de l'automne de manière à représenter l'entière proportion de la récolte que l'Ouest canadien a laissé partir au moment de la dépression qui coïncidait avec ces livraisons excessives sur le marché durant les derniers trois mois de l'année, ou qui étaient causée par cet excès même.

Conditions affectant le prix courant.—Soit que le système de mettre sur le marché du blé lors d'un maximum extrême cause la baisse des prix ou non, il est certain que cela tend de plusieurs manières à développer un prix coûtant plus élevé. Ces prix plus élevés peuvent retomber sur les producteurs du blé ou ils peuvent paraître se distribuer plus largement mais ces frais évitables constituent une limitation inutile.

Le diagramme n° 14 représente, en wagons de marchandises, les quantités de blé livrées mensuellement de l'intérieur aux élévateurs terminés de Fort-William et de Port-Arthur durant l'année du blé de 1913-14. L'immense matériel roulant nécessaire pour déplacer les expéditions d'octobre et la petite demande existante pendant le reste de l'année sont remarquablement évidents. En octobre 1913, on a livré aux terminés 37,546,215 boisseaux de blé, et en conséquence le matériel roulant suffisant pour cela existait de même qu'un nombre correspondant de locomotives et il fallait aussi des voies doubles, les voies d'évitement et les parcs nécessaires pour manier un trafic de cette importance. Ces choses existant, elles représentent un placement de capital qui exige douze mois d'intérêt par année. Le dernier train de wagons qu'on a marqué du mot *moyenne*, s'il était employé toute l'année, pourrait transporter tout le blé pendant ces mêmes douze mois. En ce qui regarde le blé, il fallait nécessairement, dans des conditions de transport théoriquement parfaites, un placement de capital en matériel roulant égalant seulement le train moyen qui lui-même n'est qu'un tiers de la grandeur du train d'octobre. Si tous les grains étaient pris au lieu du blé seul, chacun des trains serait plus long, mais les proportions ne différeraient pas beaucoup. Au Canada il n'y a pas de grosses charges d'autres trafics demandant une distribution dans le sens opposé, et le train moyen pourrait transporter à partir de la tête des lacs jusqu'à Winnipeg et à l'ouest, la charge maximum du trafic existant actuellement vers l'ouest. Nous n'avons pas l'intention de suggérer des expéditions mensuelles parfaitement égales comme pratiques et même désirables, mais on ne peut s'empêcher de conclure que les méthodes actuelles constituent un coût supplémentaire dans les charges fixes, qu'il faut nécessairement rencontrer.

L'irrégularité de la main-d'œuvre, pour le trafic du grain, constitue un autre aspect de cette question. Le diagramme n° 15 montre le nombre maximum d'individus employés par la compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien, durant chaque mois de l'année du blé, et sur le trafic du grain dans les divisions de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba; cette dernière comprenant les lignes jusqu'à Fort-William. On fait entrer en ligne de compte les mécaniciens, chauffeurs, serre-freins et conducteurs travaillant sur les trains de grain ou les cheminots employés à cause du trafic du grain. Les mêmes conditions existent exactement pour les autres compagnies. L'exploitation des chemins de fer n'a pas de demande qui puisse compenser pour les mois où l'expédition du grain est faible. L'emploi de la main-d'œuvre de cette manière, outre sa portée sociologique sérieuse, doit tendre à augmenter les prix.

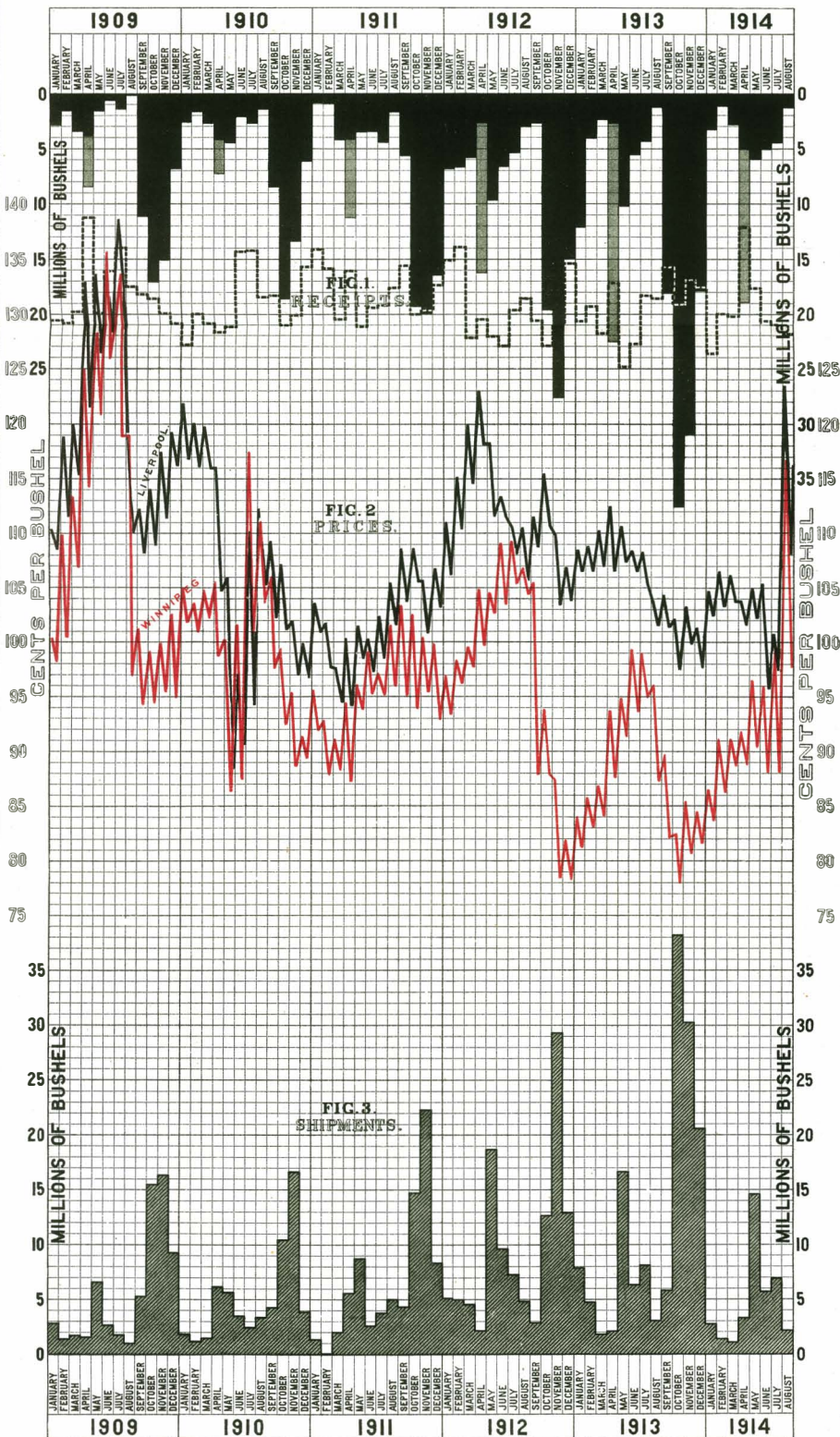
On peut faire ressortir un autre point du diagramme n° 16, c'est-à-dire la nature de la demande pour les navires des lacs nécessaires à transporter le blé d'après le système actuel de Fort-William et Port-Arthur. Cette partie du sujet a déjà été traitée

DOC. PARLEMENTAIRE No 19b

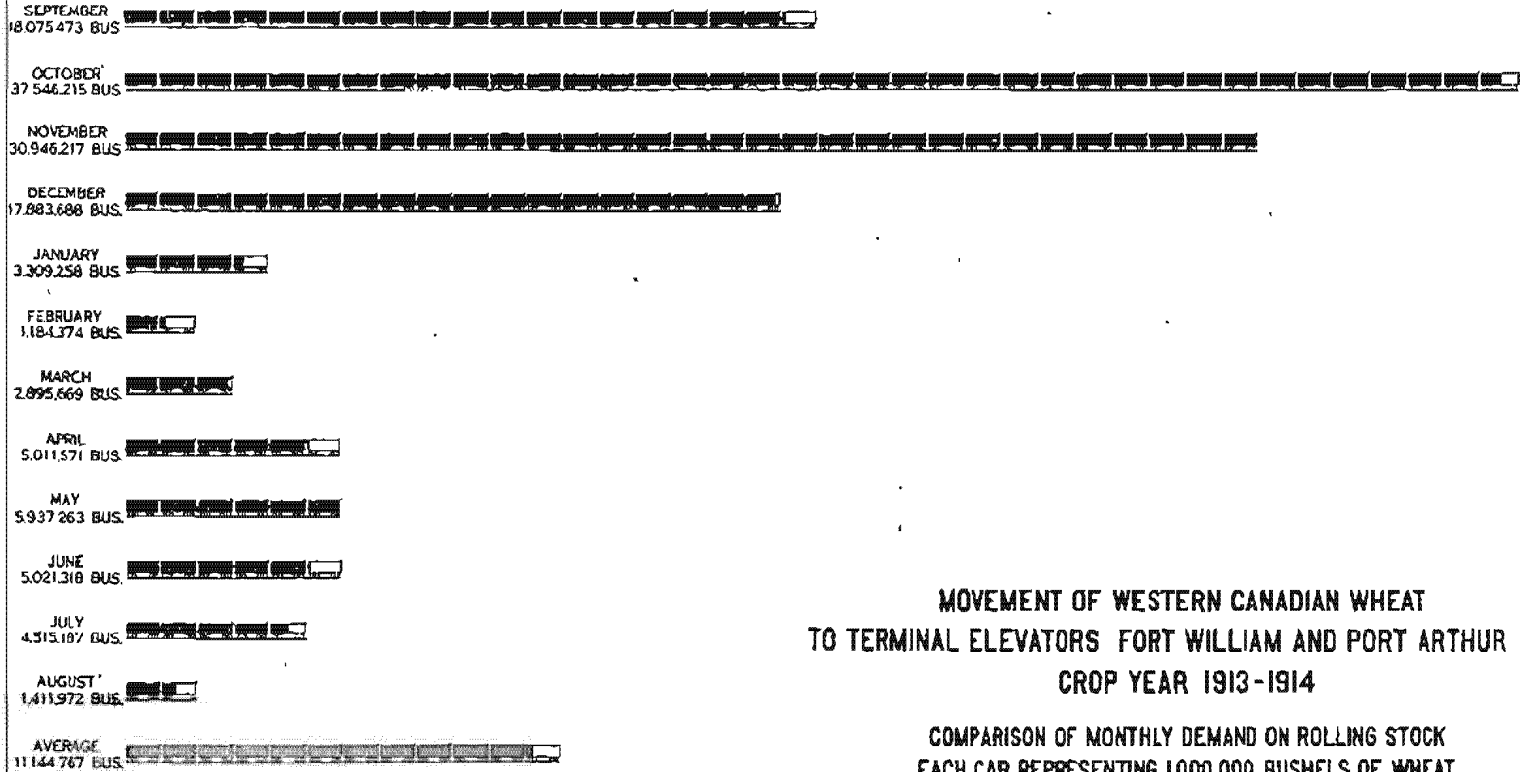
sous un point de vue différent dans la discussion des conditions du trafic sur le lac Supérieur. En octobre 1913, les expéditeurs de blé ont affrété presque trois fois le nombre de navires qui auraient été nécessaires pour transporter toute la charge de l'année si cette charge avait été également distribuée sur tous les mois de navigation. La figure insérée dans ce diagramme montre la conséquence inévitable de ces méthodes sur les taux de transport. A partir du mois de septembre, les taux ont été s'élevant jusqu'au point élevé du mois de décembre dont les deux semaines durant lesquelles la navigation est ouverte ont vu la demande la plus active de la saison pour retomber de nouveau au point initial à mesure que le trafic diminuait. La plus grande partie des expéditions a payé les tarifs élevés.

On doit se protéger contre les tendances vers le coût excessif aussi soigneusement que contre les tendances vers les dépressions injustes des prix, si la production du blé et conséquemment son commerce, doit se mesurer sur les estimés basés sur la fertilité du sol et la capacité des marchés mondiaux de consommation.

**MONTHLY QUANTITIES OF WHEAT
DELIVERED AT (FIG 1) AND SHIPPED FROM (FIG.3)
FORT WILLIAM AND PORT ARTHUR
IN RELATION TO PRICES AT LIVERPOOL FIG 2 BLACK LINE AND AT WINNIPEG FIG 2 RED LINE**



FREIGHT CARS ENGAGED IN WHEAT TRAFFIC.

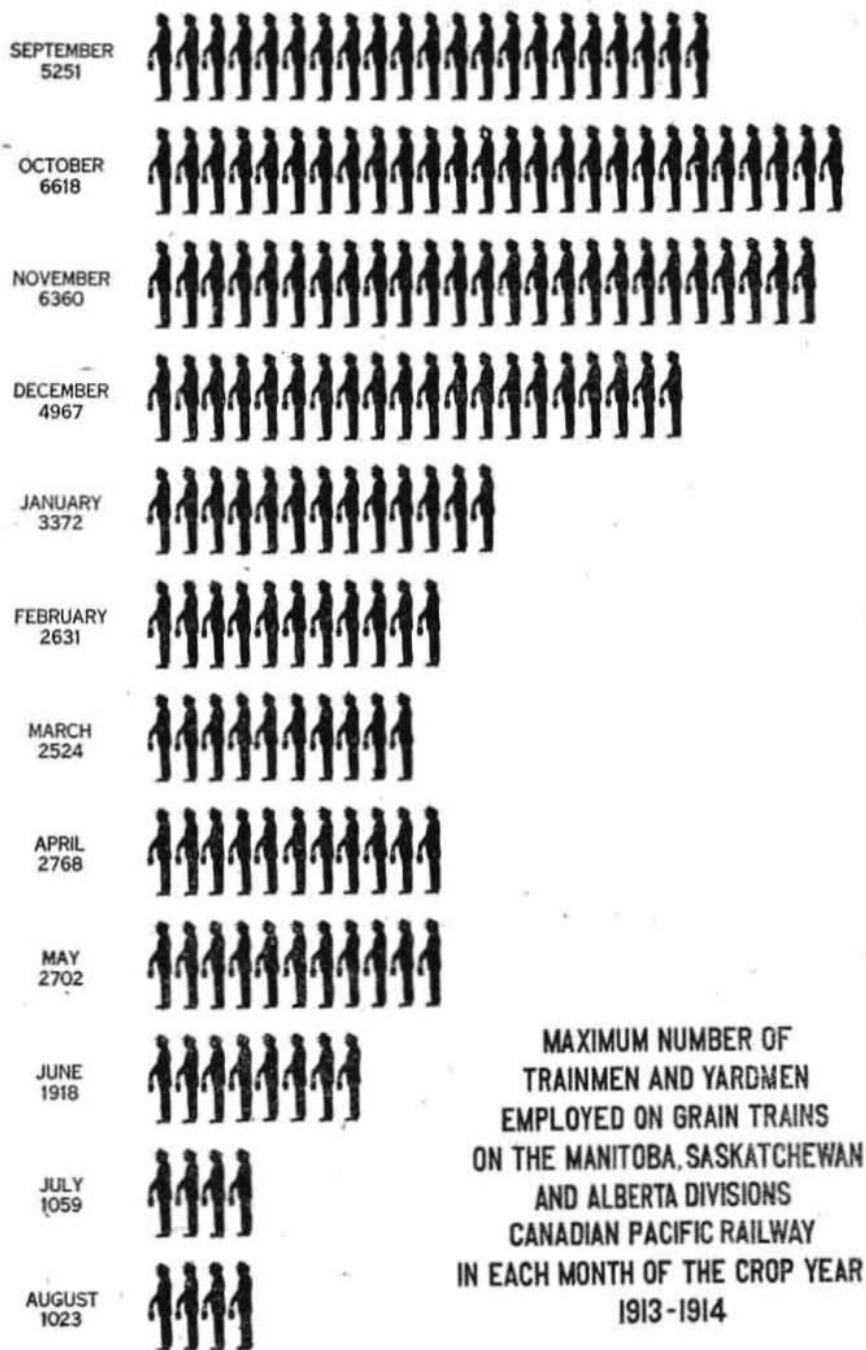


**MOVEMENT OF WESTERN CANADIAN WHEAT
TO TERMINAL ELEVATORS FORT WILLIAM AND PORT ARTHUR
CROP YEAR 1913-1914**

**COMPARISON OF MONTHLY DEMAND ON ROLLING STOCK
EACH CAR REPRESENTING 1,000,000 BUSHELS OF WHEAT**

Mouvement du blé canadien de l'Ouest vers le termin de Port-William et Port-Arthur, pendant l'année de récolte 1913-14.
Comparaison de la demande mensuelle du matériel roulant, chaque wagon représente un million de boisseaux de blé

LABOUR EMPLOYED IN GRAIN TRAFFIC

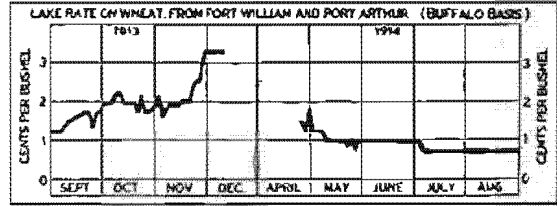
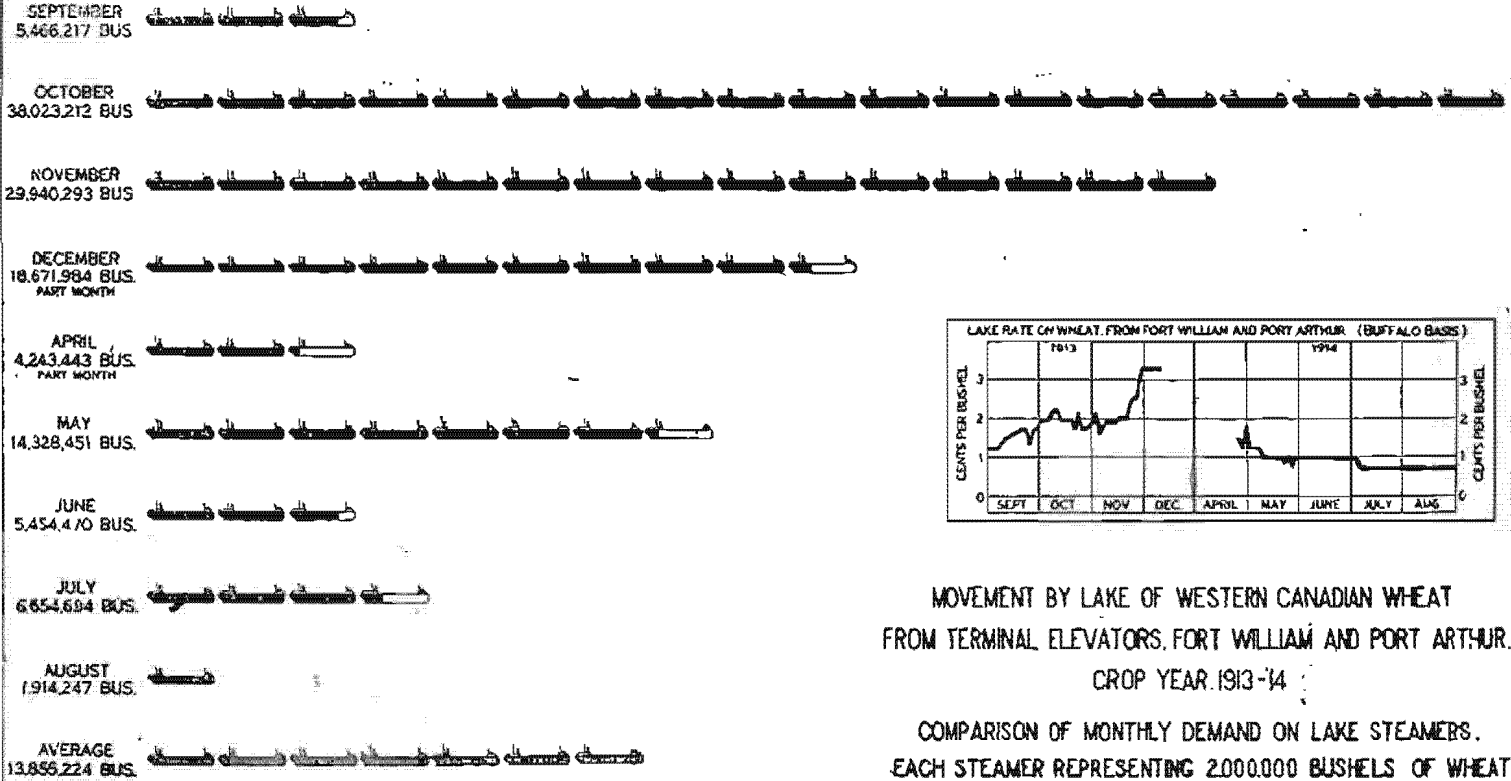


MAXIMUM NUMBER OF
 TRAINMEN AND YARDMEN
 EMPLOYED ON GRAIN TRAINS
 ON THE MANITOBA, SASKATCHEWAN
 AND ALBERTA DIVISIONS
 CANADIAN PACIFIC RAILWAY
 IN EACH MONTH OF THE CROP YEAR
 1913-1914

NOTE - EACH FIGURE IN DIAGRAM REPRESENTS 250 MEN

Vaisseaux sur lacs faisant le transport du blé.

LAKE VESSELS ENGAGED IN WHEAT TRAFFIC.



MOVEMENT BY LAKE OF WESTERN CANADIAN WHEAT
FROM TERMINAL ELEVATORS, FORT WILLIAM AND PORT ARTHUR.
CROP YEAR 1913-14

COMPARISON OF MONTHLY DEMAND ON LAKE STEAMERS.
EACH STEAMER REPRESENTING 2,000,000 BUSHELS OF WHEAT

Vaisseaux ou manutens, de la Saskatchewan et de l'Alberla, sur le Pacifique-Canadien, dans chaque mois de l'année de récolte 1913-14. Note—Chaque figure du diagramme représente deux cent cinquante hommes. DIAGRAMME No 16

Mouvements sur les lacs du blé de l'Ouest canadien en provenance des éleveurs du terminus à Fort-William et Port-Arthur, récolte de l'année 1913-14. Comparaison, par ordre mensuel, des exigences de ce trafic sur les vaisseaux des lacs, chaque vaisseau représentant 2,000,000 de boisseaux de blé.

LES ROUTES QUI SERVENT À L'EXPORTATION DU BLÉ.

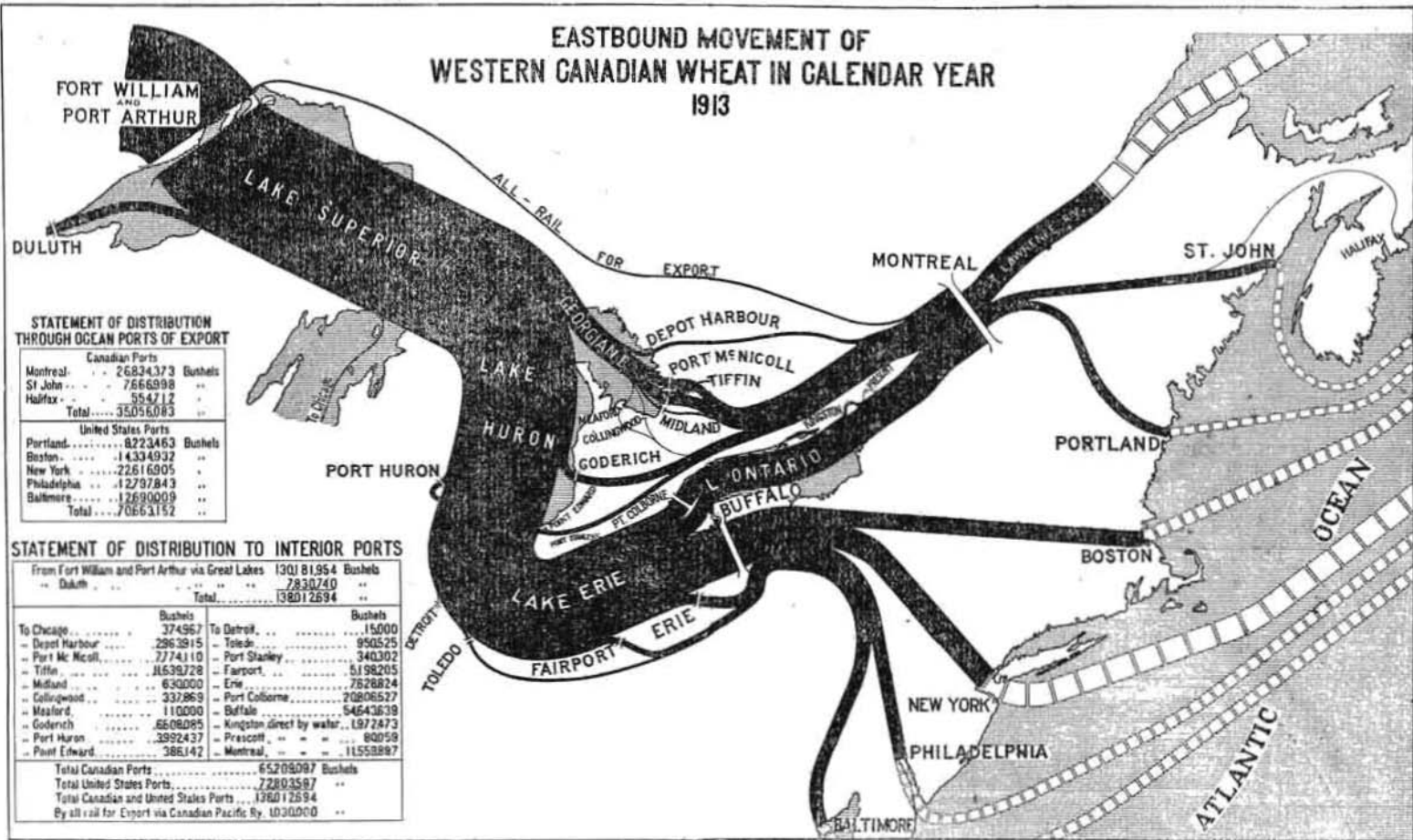
De Fort-William et Port-Arthur, le blé destiné à l'Europe est distribué sur plusieurs routes pour gagner le littoral; il est expédié de quelque sept ou huit différents ports de mer. Une partie du blé suit les routes canadiennes jusqu'aux ports canadiens; une autre partie en est détournée, à quelque endroit le long du chemin dans la direction est dans les routes des Etats-Unis jusqu'aux ports des Etats-Unis. Il est évidemment nécessaire d'examiner la distribution des envois d'exportation dans les conditions normales afin d'en découvrir les causes déterminantes. A moins qu'on ne trouve les causes réelles du détournement, dans les conditions actuelles, de tant de blé canadien vers les ports des Etats-Unis, l'on ne pourra pas dire avec confiance qu'aucun changement, quel qu'il soit, puisse améliorer la situation d'une façon notable.

Et d'abord quels sont les faits concernant le détournement actuel et la distribution des envois de blé d'exportation? Dans la planche 17, on trouve les faits pour l'année civile 1913. Dans cette planche le mouvement du blé canadien, depuis la tête des Grands lacs jusqu'à la côte, est tracé en lignes noires solides, dessinées à une échelle de largeur proportionnée au nombre de boisseaux qui passent sur chaque portion de la route. A la table de chiffres insérés dans la planche on trouvera les principales quantités, quoique le blé de l'Ouest canadien soit envoyé chaque année par voie de chemin de fer à Duluth-Superior pour être réexpédié de cet endroit. Descendant les lacs ce courant relativement étroit se joint au large courant en provenance de Fort-William et Port-Arthur et le courant résultant gagne la direction est par la rivière Sainte-Marie. Un tout petit ruisseau se détourne alors vers Chicago et un peu plus tard un grand courant se dirige vers la baie Georgienne et se distribue dans plusieurs ports. Le courant principal, toutefois, continue vers le sud à travers le lac Huron, perdant un peu à Goderich, un peu à Port-Huron et une quantité insignifiante à Détroit. Dans son passage à travers le lac Érié, une très petite quantité se détourne vers Toledo et une autre vers Port-Stanley, et des quantités de quelque importance se dirigent vers Fairport et Érié. Le corps principal du courant qui reste pique droit à Buffalo, la balance se détournant au nord pour se diviser entre les élévateurs de Port-Colborne, d'où elle est ré-expédiée plus tard, et la route, toute par voie d'eau, entre Kingston, Prescott et Montréal. Dans la planche toutes les recettes aux ports canadiens situés sur les lacs, aussi bien que celle de Port-Huron sont inscrites, en pleine largeur, jusqu'à Montréal, et le blé d'exportation qui aurait pu être tracé comme étant expédié entièrement par chemin de fer durant cette année, est aussi indiqué comme arrivant à Montréal. On remarquera que les recettes indiquées ainsi pour Montréal sont plus grandes que les envois de blé qui ont passé par cet endroit. La différence représenterait le montant de blé de l'Ouest canadien qui fut retenu dans l'Ontario et le Québec pour les moulins, ou qui est resté dans les différents élévateurs publics. Pour ce qui est des ports d'exportation aux Etats-Unis, on représente Portland comme alimenté par voie de Montréal, et Boston, New-York, Philadelphie et Baltimore par voie de Buffalo, Érié, Fairport et Toledo. Parfois Boston reçoit du grain canadien par voie de Montréal. La largeur de la ligne des recettes à Buffalo est un peu plus grande que la ligne des envois en transit à Buffalo pour la raison qu'une certaine quantité de blé canadien a été emmagasinée durant l'hiver dans les vaisseaux mouillés dans la baie de Buffalo et n'a pas passé au cours de l'année civile.

Pour calculer la proportion totale qui a passé par les ports de mer des Etats-Unis, les envois de Portland doivent être ajoutés aux quantités qui furent détournées de la tête des lacs vers les routes des Etats-Unis, et qui se rejoignent en un seul courant à l'est de Buffalo, afin d'en voir la grandeur relative. En chiffres ronds deux tiers du blé canadien exporté au cours de l'année civile 1913 fut expédié par les ports de mer

Mouvement vers l'est du blé de l'Ouest canadien durant l'année civile 1913.

EASTBOUND MOVEMENT OF WESTERN CANADIAN WHEAT IN CALENDAR YEAR 1913



STATEMENT OF DISTRIBUTION THROUGH OCEAN PORTS OF EXPORT

Canadian Ports	
Montreal	26834373 Bushels
St. John	7566998 ..
Halifax	554712 ..
Total	35056083 ..
United States Ports	
Portland	8223463 Bushels
Boston	14334932 ..
New York	22616905 ..
Philadelphia	12797843 ..
Baltimore	12690009 ..
Total	70663152 ..

STATEMENT OF DISTRIBUTION TO INTERIOR PORTS

From Fort William and Port Arthur via Great Lakes		1301 81954 Bushels	
.. Duluth	7830740 ..	..	..
Total	138012694 ..		
To Chicago	374967 ..	To Detroit	15000 ..
.. Depot Harbour	2963915 ..	.. Toledo	950525 ..
.. Port Mc Nicol	7774110 ..	.. Port Stanley	340302 ..
.. Tiffin	11539728 ..	.. Fairport	5198205 ..
.. Midland	630000 ..	.. Erie	7828824 ..
.. Collingwood	337863 ..	.. Port Colborne	20806527 ..
.. Maxwell	110000 ..	.. Buffalo	54543639 ..
.. Goderich	5608095 ..	.. Kingston direct by water	1972473 ..
.. Port Huron	3992437 ..	.. Prescott	80059 ..
.. Point Edward	386142 ..	.. Montreal	11559897 ..
Total Canadian Ports	65209097 Bushels		
Total United States Ports	72803587 ..		
Total Canadian and United States Ports	138012694 ..		
By all rail for Export via Canadian Pacific By 1030000 ..			

DOC. PARLEMENTAIRE No 19b

aux Etats-Unis, et un tiers par les ports de mer canadiens. Les quantités et les proportions varient dans les différentes années, mais un détournement considérable vers les routes des Etats-Unis semble être la condition normale, bien que la proportion normale ainsi détournée ne pourrait être déterminée qu'après un plus grand examen des faits.

Les chiffres de la quantité totale pour l'année tels que présentés dans la planche ci-dessus ne fournissent pas souvent ce qu'il faut pour une étude des causes. Pour obtenir les données nécessaires on a consigné d'après les annales originales à Fort-William, Port-Arthur et Duluth, les détails de tous les envois de grain canadien, et d'après les liasses des manifestes du bord à Montréal, St-Jean et Halifax, le nom de tous les vaisseaux qui chargeaient le grain canadien, avec sa désignation comme navire transatlantique ou barque en cueillette, avec la date du chargement, la quantité de chaque sorte de grain à bord, et le port de destination; et grâce à la courtoisie du ministère du Commerce, bureau du commerce domestique et à l'étranger, à Washington, un statisticien compétent a compilé, d'après les annales originales qui se trouvent là, les détails mensuels du mouvement des produits canadiens, sous sceau, par les ports de mer aux Etats-Unis. Ces données couvrent les trois années civiles 1911, 1912 et 1913.

Causes du détournement.—Le détournement peut provenir de plusieurs causes: l'incapacité physique des routes canadiennes d'accueillir un trafic plus grand; la plus grande vitesse ou la plus grande certitude sur les autres routes, la différence dans les taux de transport; des considérations commerciales, de nature pécuniaire ou privée, ou des préférences personnelles de la part des expéditeurs; les conditions du transport transatlantique. Il sera donc important d'étudier plus en détail le mouvement du blé canadien exporté.

La planche 18 qui renferme trois figures, représente la manière dont le blé canadien d'exportation quitte le Canada, mois par mois, étant expédié des ports de mer canadiens et détourné dans les routes des Etats-Unis. Les quantités qu'on indique ici comme détournées vers les Etats-Unis ne passent pas toujours par les ports de mer des Etats-Unis dans les mêmes mois où elles sont détournées du Canada.

La figure n° 1 indique le total des envois du Canada, les parties solides en noir des colonnes mensuelles étant les envois des ports de mer canadiens, sous la rubrique "exportation directe", et la balance de ces colonnes représentant les quantités détournées vers les routes des Etats-Unis, appelées "exportation indirecte". Dans les figures n° 1 et 3 ces exportations directe et indirecte sont indiquées séparément.¹

Si l'on examine la figure n° 2 on remarquera qu'elle possède une régularité générale quant à la forme. Dans les mois de décembre, janvier, février, mars et avril le port de Montréal est fermé, et durant ces mois l'exportation se fait par les ports de St-John et Halifax; elle est à peu près d'une quantité égale. Dans le mois de mai commence l'exportation du port de Montréal et elle continue jusqu'à la fin de novembre. Au cours de ces mois l'exportation est bien plus grande en quantité et à tracer une ligne imaginaire depuis les têtes des colonnes de mai jusqu'à celles des colonnes de novembre on fait naître l'idée que les figures quasi rectangulaires ainsi formées représentent de quelque manière la capacité, ou l'utilité, de la route de Montréal, dans les conditions qui régnaient dans chacune des trois années que nous étudions. Montréal n'exporte pas toujours la même quantité chaque mois, la plus grande divergence de l'égalité sensible se trouvant dans les mois de septembre et octobre dans les années 1912 et 1913. Le fait que nous avons exporté une quantité moindre de blé au cours de ces mois ne provient pas de ce qu'il n'y eut pas de blé canadien à exporter, comme il apparaît dans la figure n° 1. Une étude du total des exportations canadiennes de toutes les marchandises révèle une tendance à accumuler toutes les exportations dans le dernier tiers de l'année. En septembre, octobre et novembre les vaisseaux qui

¹ Annexe, tableau 29, p. 115, Statistiques, 1909-13.

arrivent à Montréal ont l'offre de plus de fromage, de pommes et de marchandises d'un grade supérieur, que durant les mois précédents de la saison, et l'irrégularité des envois de blé peut provenir de l'irrégularité dans les offres des autres marchandises qui donnent des taux quelque peu plus élevés et auraient en conséquence la priorité. La hausse dans les envois du mois de novembre, lorsqu'il s'offre de grandes quantités d'autres marchandises, peut s'expliquer peut-être par le fait qu'au cours de ce mois on peut obtenir des taux plus élevés pour le transport du blé, ce qui rendrait profitable pour les vaisseaux d'encourir les frais d'agrandir leur espace alloué aux marchandises, ce qui pourrait se faire dans les transatlantiques mixtes, par exemple, en disposant l'entrepont pour le transport des marchandises en paquets, ce qui laisserait dans la cale plus de place pour le blé. Ce n'est pas notre intention, à cette heure d'adopter définitivement certaines explications, mais simplement de faire remarquer la quasi régularité de forme dans l'exportation directe du blé canadien, afin de faire apprécier le caractère entièrement différent des envois indirects (fig. 3).

La seule régularité qui existe dans le détournement du trafic vers les routes des Etats-Unis est le fait que ces routes portent les maximums produits par l'Ouest canadien. Ce que cette planche suggère d'abord, somme toute, c'est que les ports canadiens font un commerce plus ou moins régulier, et que les ports des Etats-Unis portent les maximums des chargements. Il est clair que les routes des Etats-Unis ne font pas toujours aux routes canadiennes une compétition aussi effective. D'après les quantités relatives dans le mois de novembre 1913, telles qu'indiquées dans la planche n° 1, par exemple, on ne peut déduire que les routes des Etats-Unis pourront toujours faire une compétition aussi heureuse que les résultats proportionnés qui sont indiqués là; car au mois d'août 1913 Montréal a pris presque tout le blé qui s'offrait et dans plusieurs autres mois il a obtenu de beaucoup les grandes quantités. Montréal a exporté de blé canadien que n'importe quel autre port seul, New-York venant deuxième, Boston troisième, Philadelphie quatrième, Portland sixième et St-John septième.

La fermeture de la navigation sur le Saint-Laurent durant les mois d'hiver est une limitation physique des routes canadiennes qui peut bien avoir quelque effet sur la totalité des quantités expédiées chaque année. Durant la période de la navigation ouverte, toutefois, il n'y a pas de cause climatérique de détournement et les envois par le port de Montréal peuvent donc être étudiés plus particulièrement. Que la proportion détenue par Montréal dans le total des envois du blé exporté au cours des années 1911, 1912 et 1913 ne fut pas plus grande ne peut être expliqué d'une façon satisfaisante, ni par les défauts physiques des routes vers Montréal de l'intérieur, ni par l'insuffisance de leur outillage. Les canaux Saint-Laurent et Welland n'ont jamais porté qu'une petite fraction du trafic qui pourrait y passer; et, comme nous avons vu, plusieurs vaisseaux canadiens à "tirant de canal" passent la majeure partie de la saison dans la navigation ouverte sur les lacs, de sorte qu'on n'a pas pu souffrir pour longtemps d'un manque de vaisseaux convenables pour la route, toute par voie d'eau. Pour ce qui regarde les routes vers Montréal, partie sur voie ferrée, partie sur les lacs, la capacité de la section d'eau ne pourrait naturellement être limitée que par le nombre des bateaux disponibles. Durant ces années des vaisseaux canadiens ont porté tout le trafic côtier, desservant les meuniers canadiens et fournissant aux exigences de l'exportation; en moyenne, ils ne portaient pas, en faisant route vers l'est, un chargement complet, comme nous l'avons vu; et ils furent laissés libres de porter quelques cargaisons aux ports des Etats-Unis, c'est-à-dire de participer au détournement. En octobre il fut chargé sur des vaisseaux canadiens à Fort-William et Port-Arthur 14,020,901 boisseaux de blé, et le mois suivant 13,126,533 boisseaux de blé; la plus grande exportation de blé, pour un seul mois, par les ports canadiens, était dans le mois de mai 1913 lorsque la quantité n'était que de 5,243,408 boisseaux; de sorte que les vaisseaux sur les lacs ont chargé dans chacun de deux mois consécutifs plus de 2½ fois la quantité de blé canadien que les ports de mer canadiens ont jamais expédiée au cours d'un mois. Même si le tonnage canadien sur les lacs avait fait défaut, plus de blé canadien aurait pu être expédié dans des bateaux des Etats-Unis

Exportation directe et indirecte du blé canadien.

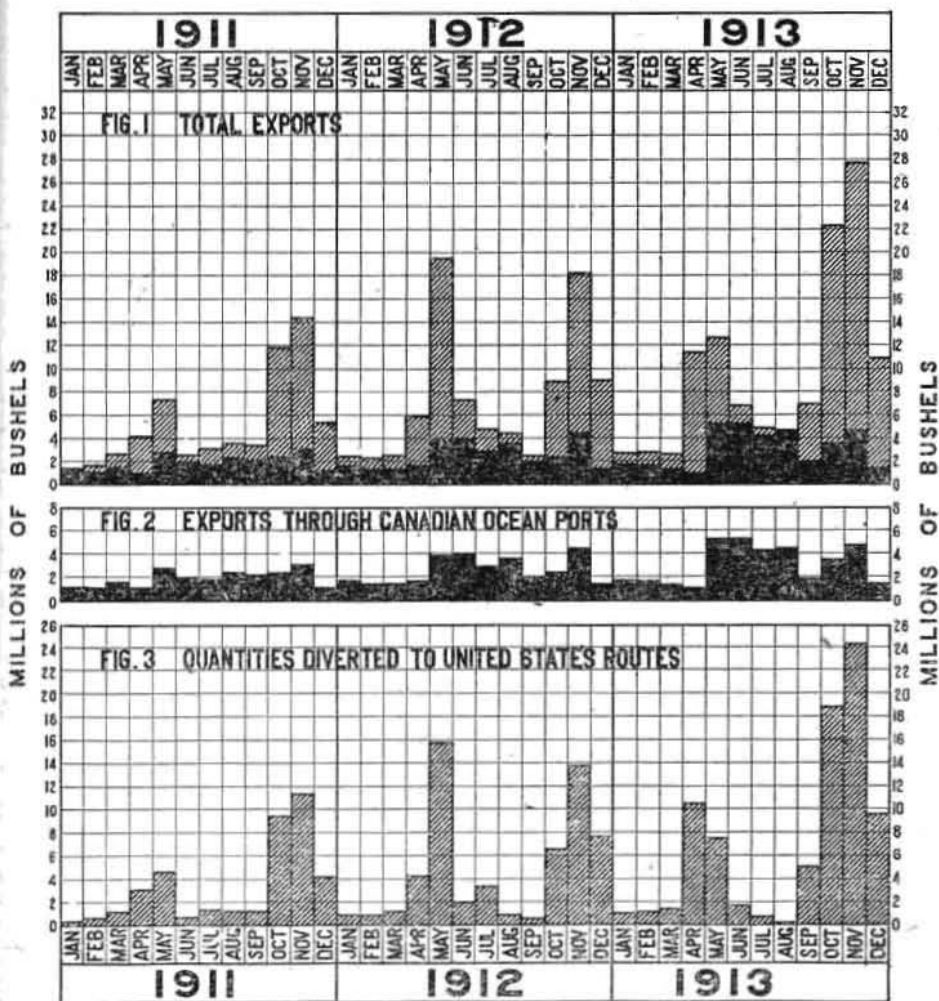
Espaces en noir solide.....exportation par voie des ports de mer canadiens.
Espaces hachés.....quantités détournées aux routes des Etats-Unis.

Millions de boisseaux.

DIAGRAMME N° 18.

DIRECT AND INDIRECT EXPORTS OF CANADIAN WHEAT

SOLID BLACK.....EXPORTS THROUGH CANADIAN OCEAN PORTS
HATCHEDQUANTITIES DIVERTED TO UNITED STATES ROUTES



jusqu'à un endroit comme Port-Huron d'où les voies ferrées canadiennes auraient pu le porter à Montréal; ou à Buffalo, d'où des vaisseaux du Canada ou des États-Unis auraient pu le transporter par voie d'eau à Montréal; et encore, plus de blé canadien aurait pu être expédié de l'intérieur jusqu'à Duluth-Superior où il aurait pu être chargé sur des navires du Canada ou des États-Unis pour transport aux ports canadiens.

On ne peut douter de la capacité des chemins de fer dans le sud de l'Ontario d'accommoder dans une saison plus de trafic venant des lacs qu'ils n'ont jamais reçu jusqu'ici.

On ne peut pas non plus trouver une explication facile dans les taux de transport pour les marchandises. Il apparaîtrait que le blé canadien qui fut détourné aux ports de mer des États-Unis a payé un taux plus élevé pour atteindre la côte que le blé expédié à Montréal. Un examen des tarifs réguliers et spéciaux de plusieurs années n'a montré aucune période où on permettait aux routes des États-Unis menant au littoral le blé canadien d'avoir quelque avantage sur les routes canadiennes pour ce qui a trait au tarif de transport.

Montréal, en 1914, sans avoir pour cela agrandi, d'une façon proportionnée, ses accommodations à cet effet, a exporté 82 pour 100 plus de blé qu'en 1913 ou 38 pour 100 plus de tous les grains, la majeure partie étant des produits des États-Unis. L'outillage mécanique de Montréal aurait pu passer plus de blé qu'il ne l'a fait en 1911, 1912 et 1913 si plus s'en était offert.

Quel que soit le besoin d'un agrandissement de l'outillage à Montréal, d'une augmentation dans le nombre des vaisseaux sur les lacs et d'un meilleur service sur les chemins de fer, il apparaîtrait que le manque actuel de ces choses n'explique pas complètement, par exemple, pour quelle raison il n'est passé par les ports de mer canadiens qu'un tiers du blé canadien exporté en 1913.

Avant de tenter une estimation de la puissance de détournement des autres causes possibles, il serait bien, peut-être, de s'enquérir des conditions du transport sur l'océan. L'exportateur de blé veut expédier son blé en Europe. S'il ne peut l'expédier directement en Europe assez tôt pour remplir un contrat qui lui est offert, et à un total des frais pour tout le voyage qui lui laisse un prix net satisfaisant, il ne l'expédiera pas du tout. Il peut avoir des préférences en matière de routes et de ports, mais il doit, à un moment donné, choisir une route d'entier parcours et un taux définitif à destination qui lui permettront de rencontrer les exigences de son commerce. Si l'on ne trouve pas dans les conditions locales entre Fort-William, Port-Arthur et la côte l'explication de son choix de route pour l'exportation de son blé canadien, il faut alors étudier la dernière étape de la route.

Comme dans le cas du trafic sur les lacs, il faut avoir une idée des types de vaisseaux, de leur distribution, des facteurs de chargement, de taux de transport et, peut-être, de différents frais casuels.

Vapeurs transatlantiques et bateaux en cueillette.—En 1912 le commerce du monde sur la haute mer était servi par plus de 25,000 vapeurs, dont 1,555 étaient des navires "transatlantiques" et 23,500 des bateaux "en cueillette". Des vaisseaux engagés dans un service de ligne régulière, c'est-à-dire, des vaisseaux qui suivent une route fixe, avec un ordre définitif des dates de départ, sont connus sous le nom de "transatlantiques". Les bateaux "en cueillette" sont libres de voguer où bon leur semble en quête d'une cargaison profitable et d'être nolisés par le plus offrant dans les grands centres commerciaux de l'univers. Les 25,000 voituriers de mer, en 1912, appartenaient approximativement à 4,500 différentes sociétés, firmes et individus et les 1,555 "transatlantiques" appartenaient à 108 sociétés différentes.

¹ Enquête sur les combines d'expéditeurs, témoignages devant le comité de la marine marchande et des pêcheries. House of Representatives, 62e congrès, témoignages, volume 2, p. 1372.

DOC. PARLEMENTAIRE No 19b

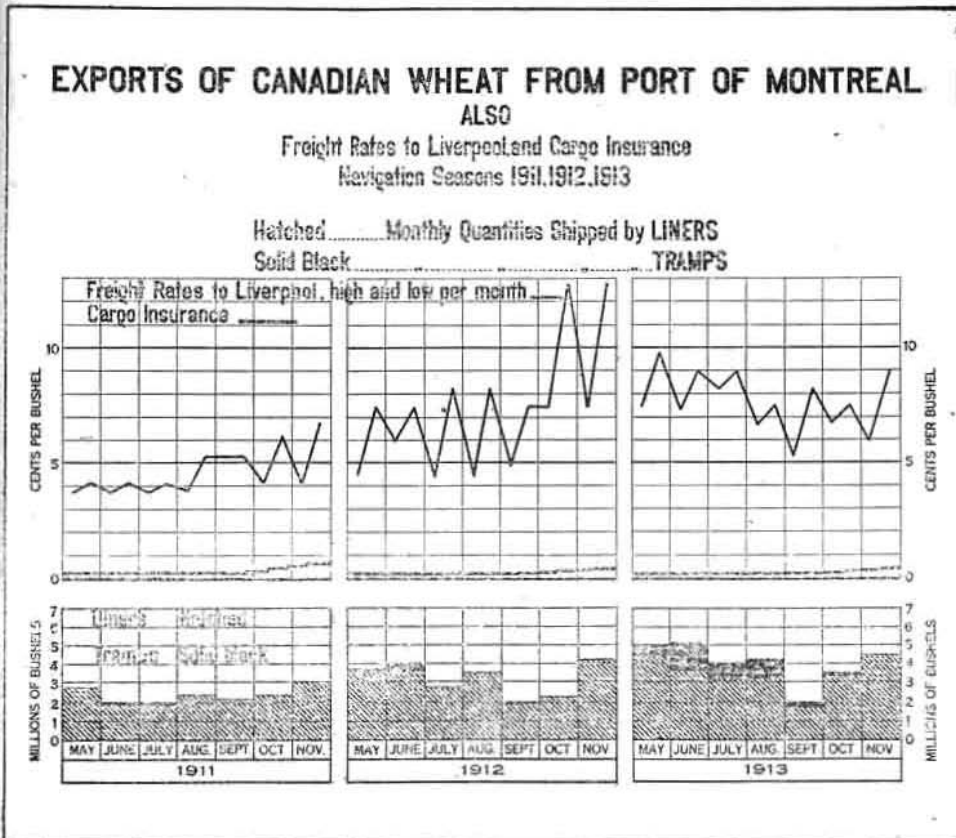
Dans la planche n° 19 sont indiquées les quantités relatives de blé canadien porté par les transatlantiques et les bateaux en cueillette partant de Montréal durant les années 1911, 1912 et 1913. Les chiffres sont comme suit:—

Exportation du blé canadien du port de Montréal, ainsi que les taux de transport jusqu'à Liverpool et l'assurance des cargaisons.

Saisons de navigation 1911, 1912, 1913.

Espaces hachés.....Quantités mensuelles expédiées sur les transatlantiques.

Espaces en noir solide.....Quantités mensuelles expédiées sur les bateaux en cueillette,



Blé canadien expédié de Montréal sur les transatlantiques et les bateaux en cueillette.

Table complétée directement d'après les manifestes du bord.

Mois.	1911.		1912.		1913.	
	Transatlan- tiques.	Bateaux en cueillette.	Transatlan- tiques.	Bateaux en cueillette.	Transatlan- tiques.	Bateaux en cueillette.
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.
Mai.....	2,709,068	.....	3,553,283	27,036	4,348,493	528,337
Juin.....	1,928,485	.....	3,619,841	380,296	3,633,585	1,429,635
Juillet.....	1,879,246	.....	2,775,194	.....	3,190,444	704,622
Août.....	2,365,266	.....	3,553,768	.....	3,279,110	939,727
Septembre.....	2,167,843	.....	1,983,463	.....	1,775,171	122,284
Octobre.....	2,341,751	.....	2,284,683	.....	3,357,505	69,818
Novembre.....	3,102,492	.....	4,534,723	.....	4,446,642	.....
Total.....	16,294,141	.....	22,304,955	407,332	24,039,950	3,794,423

L'on remarquera que les bateaux en cueillette n'ont pas pris de blé à Montréal durant l'année 1911, qu'ils en ont pris un peu dans les mois de mai et juin 1912; et qu'en 1913 ils ont pris une quantité respectable dans plusieurs mois de la saison. De l'exportation totale du blé durant les trois ans ils ont porté 5-66 pour 100. En 1913, le pourcentage était de 13-63, et dans le mois de juin de cette année ils ont porté 28-23 pour 100 du total mensuel. Il est évident que durant ces années les bateaux en cueillette n'ont joué qu'un rôle inférieur et irrégulier dans le mouvement du blé.

Dans la même planche est indiquée l'échelle, depuis les plus bas jusqu'aux plus élevés, des taux de transport maritime, sur le blé, mois par mois, de Montréal à Liverpool,¹ que l'on peut prendre comme représentant les taux de transport jusqu'à l'Europe. En 1911 les taux de transport étaient les plus bas de la période. Cette année-là il n'y avait pas de bateaux en cueillette. En mai et juin 1912 l'échelle était un peu plus haute et il y avait un ou deux bateaux en cueillette. En 1913, il y a eu, durant la majeure partie de la saison, une augmentation sensible et soutenue dans les taux, et il y avait beaucoup de bateaux en cueillette. Par contre, en octobre et novembre 1912, certains taux étaient très élevés, mais on ne trouve le nom d'aucun bateau en cueillette sur les registres des cargaisons. Tout ce que l'on peut dire, donc, d'après cette étude des envois relativement aux taux de transport, c'est qu'en 1911, 1912 et 1913 aucun bateau en cueillette n'a quitté Montréal avec une cargaison de blé canadien, excepté lorsque les taux de transport étaient relativement élevés, mais que ces bateaux ne sont pas venus chaque fois que les taux étaient élevés.

D'une façon secondaire, simplement, la planche n° 19 renferme également des lignes qui indiquent l'assurance des cargaisons quittant Montréal,² représentée sur la même échelle que les taux de transport. On donne au blé une valeur de \$1 le boisseau à la côte, et un taux de 25 cents sur chaque \$100, par exemple, est pris comme étant équivalent à une taxe d'un quart de cent par boisseau. Quel que soit l'effet des taux relatifs d'assurance sur le détournement dans le mouvement du blé, il est parfaitement clair que l'assurance des cargaisons ne peut pas être la cause immédiate de ce détournement. Il y a de fortes puissances de quelque espèce qui font hausser et baisser les taux de transport; comparée à ces derniers, l'assurance des cargaisons n'a qu'une importance presque nulle.

La question qui se pose ensuite naturellement est de savoir le rôle joué par les bateaux en cueillette dans le trafic du grain à ces ports des États-Unis sur le littoral

¹ Annexe, tableau 30, p. 116, Statistiques, 1909-14.

² Annexe, tableau 31, p. 116, Statistiques, 1911-14.

DOC. PARLEMENTAIRE No 19b

nord de l'Atlantique, où va tant de blé canadien. Voici les chiffres, pour les quatre ans, 1910-13, concernant les cargaisons de grain de toutes sortes prises par des bateaux en cueillette à Boston, New-York, Philadelphie et Baltimore:—

Année.	Boston.	New-York.	Philadelphie.	Baltimore.
1910.....			1	11
1911.....		4	14	17
1912.....		24	36	58
1913.....		20	34	129

Il est clair que ce n'est pas le grand nombre des bateaux en cueillette engagés dans le commerce du grain à Boston et New-York qui puisse expliquer le détournement vers des ports du blé canadien. En 1903 Boston a expédié deux cargaisons de grain sur des bateaux en cueillette, mais c'était apparemment les dernières depuis lors jusqu'à la fin de 1913. En 1903 New-York a consigné onze cargaisons de grain sur des bateaux en cueillette, mais de 1903 à 1911 il n'est fait mention d'aucune cargaison sur un bateau en cueillette. Selon les annales, depuis 1878, Baltimore a chargé des bateaux en cueillette tous les ans, et Philadelphie tous les ans, excepté un, 1904; mais en moyenne un plus grand nombre de ces bateaux furent chargés à Baltimore qu'à Philadelphie. Dans l'annexe³ on trouvera des chiffres qui couvrent toute cette période et qui indiquent que depuis 1900 et jusqu'au commencement de la guerre, les bateaux en cueillette n'étaient que d'une importance mineure dans le commerce du grain sur le littoral nord de l'Atlantique. Evidemment les navires transatlantiques ont la prépondérance dans l'exportation du blé.

Taux maritimes pour le transport du blé.—Il serait désirable ici de donner au problème un cadre plus grand et tâcher de découvrir si les changements dans les taux du transport maritime que nous venons de remarquer dans la route Montréal-Liverpool, et qui ont semblé naître par l'influence de fortes puissances, sont d'un caractère local, ou sont propres au port canadien ou même caractéristiques du commerce sur le nord de l'Atlantique. Nous avons obtenu les données nécessaires à cet examen grâce à la courtoisie de *Broomhall's Corn Trade News*, à Liverpool, et de *Comtelburo's Daily Freight Register*, à Londres. Nous avons demandé spécialement à M. Broomhall de nous donner les taux jusqu'à Liverpool, le premier port du Royaume-Uni pour les transatlantiques, les taux des transatlantiques ou des steamers à passagers aussi bien que ceux des bateaux en cueillette; il a pris dans ses archives, et il nous a donné les taux courants, pas nécessairement restreints à Liverpool, annoncés à la première journée d'affaires de chaque semaine depuis janvier 1909 jusqu'à décembre 1914, dans les ports suivants: de New-York, Etats-Unis; d'Odessa, le principal port de la Russie sur la mer Noire; de Karachi, le principal port dans l'Inde pour le grain; du Rio de La Plata, fleuve inférieur, dans l'Argentine; et d'Australie. Le *Baltic Exchange*, à Londres, est le plus grand marché de l'univers où s'affrètent les bateaux en cueillette et les taux pris dans le *Daily Freight Register* sont exclusivement pour les bateaux en cueillette et prennent la forme de taux, hauts et bas, par mois, au Royaume-Uni, avec départ des mêmes ports, mais ils comprennent également les taux pour les bateaux en cueillette qui partent des ports canadiens sur l'Atlantique. Les taux pour les bateaux en cueillette qui partent de New-York, Philadelphie et Baltimore sont généralement les mêmes, ou plutôt les bateaux en cueillette sont généralement nolisés pour se charger dans le "District de l'Atlantique", c'est-à-dire que l'expéditeur a le droit de choisir n'importe lequel d'entre plusieurs ports des Etats-Unis sur la côte nord de

³ Annexe, tableau 36, p. 127, Statistiques, 1878-1915.

l'Atlantique, lesquels ports sont tenus, par la coutume du commerce, à être placés sur une même base; et cet arrangement a parfois des conséquences intéressantes. Les taux, pour bateaux en cueillette, pris dans le *Daily Freight Register*, sont donc les taux pour le "District de l'Atlantique" plutôt que des taux de New-York.

Ces deux groupes de taux ont été indiqués dans la planche n° 201. Les taux du transport maritime sont naturellement toujours donnés en schellings et deniers et l'unité de poids est parfois le *quarter* (huit boisseaux), et parfois la tonne, et il y a plusieurs sortes de tonnes, selon la coutume de chaque commerce. Pour les fins de cette planche les taux reçus dans la forme donnée plus haut ont été réduits à une base commune de cents par boisseau de 60 livres.

A la figure 1 ont été ajoutés les taux de transport de Montréal à Liverpool, qui ont servi dans la planche 19. Ces taux de Montréal sont donnés dans leur échelle, depuis le maximum jusqu'au minimum chaque mois, et en conséquence ils diffèrent par la forme des autres lignes de taux, qui sont basées sur une seule cote par semaine; mais, à suivre le mouvement général des taux de Montréal, on pourra faire des comparaisons sans difficulté.

Voici les détails qu'il faut remarquer dans cette planche:—

1. Le parallélisme notable des principales lignes indiquant les taux. A examiner ces figures en bloc ce fait se voit clairement, et c'est un fait qu'il importe de noter soigneusement. Si nous laissons de côté, pour le moment, la ligne indiquant les taux de l'Argentine, pour fixer notre attention sur les lignes qui indiquent les taux de l'Australie, de Karachi, d'Odessa et de New-York, il devient manifeste que ces lignes ont une tendance à se maintenir approximativement à la même distance proportionnée, l'une de l'autre, durant toute la période. Des fluctuations sensibles, mais temporaires, peuvent se faire dans les lignes individuelles, sans qu'elles apparaissent immédiatement dans les autres lignes, mais il y a très peu de cas où un mouvement important de hausse ou de baisse se produise dans une des lignes sans que, dans deux ou trois mois, il y ait un mouvement correspondant dans les autres.

2. Que les espaces qui séparent ces lignes principales des taux semblent avoir quelque relation aux différences en distance du Royaume-Uni. Odessa est de quatre ou cinq cents milles plus éloignée que New-York; Karachi est presque deux fois plus éloignée du Royaume-Uni que ne l'est New-York; et la route la plus courte allant des principaux ports d'Australie est environ trois fois et un tiers la longueur de la route de New-York, tandis que certaines routes partant d'Australie et passant par le Cap sont environ quatre fois et un tiers la longueur de la route de New-York.

3. Que les taux de New-York et de Montréal sont, dans leur ensemble, les plus bas pour le Royaume-Uni dans aucun des ports, et, sauf pendant une ou deux périodes, l'échelle des taux de New-York. On ne peut établir de comparaison entre la ligne de Montréal et celle de New-York, parce que les taux de la première varient subitement entre les taux maximum et minimum de chaque mois, tandis que ceux de la dernière se maintiennent entre les taux réguliers pris une fois par semaine. Une étude détaillée des rapports entre les taux de Montréal et ceux de New-York demanderait plus de renseignements que n'en fournit ce diagramme.

4. Que, à deux ou trois occasions, les taux de Montréal semblent relativement hauts ou relativement bas, mais que ces taux sont, dans leur ensemble, clairement soumis aux mêmes forces générales qui régissent les autres taux. C'est pendant la première moitié de la saison de navigation de 1913 que les taux de Montréal ont été les plus élevés, relativement; ils étaient alors plus élevés que ceux d'Odessa et aussi élevés que certains taux de l'Argentine. C'est pendant cette période que Montréal a eu le plus grand nombre de navires en cueillette indiqué sur le diagramme 19. Les taux de Montréal n'étaient pas relativement hauts en octobre et novembre 1912, bien que plus élevés qu'en 1913, et on ne voyait pas de navires en cueillette. Au commen-

OCEAN FREIGHT RATES ON WHEAT TO UNITED KINGDOM FROM CHIEF EXPORTING COUNTRIES.

CANADA, MONTREAL 2,800 Miles — RUSSIA, ODESSA. Black Sea..... 3,500 Miles — INDIA, KARACHI..... 6,100 Miles —
 UNITED STATES, NEW YORK 3,100 " — ARGENTINE, RIVER PLATE. Down River... 6,200 " — AUSTRALIA, via Cape Good Hope. ¹⁰/_{13,000} " —

NOTE: DISTANCES ARE ONLY APPROXIMATE

FIG. 1 AS REPORTED AT LIVERPOOL Broomhall's "Corn Trade News" One rate weekly, Montreal High and Low per month.

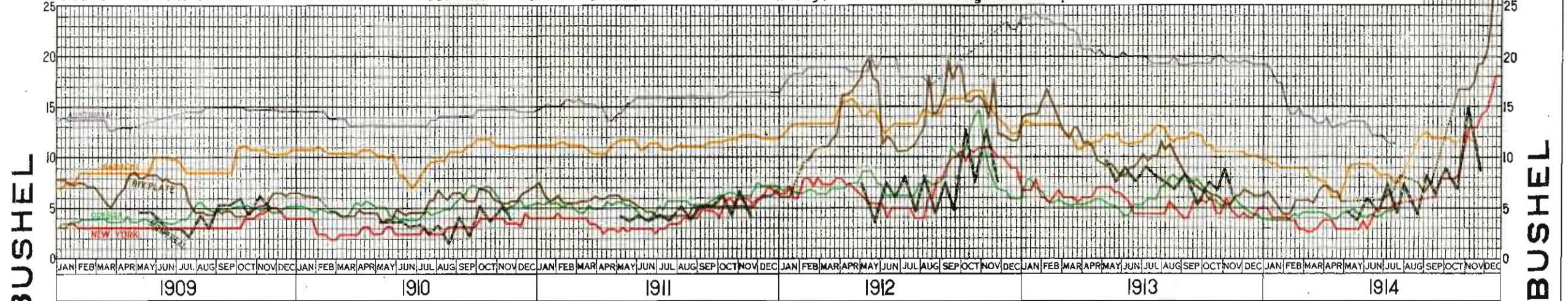
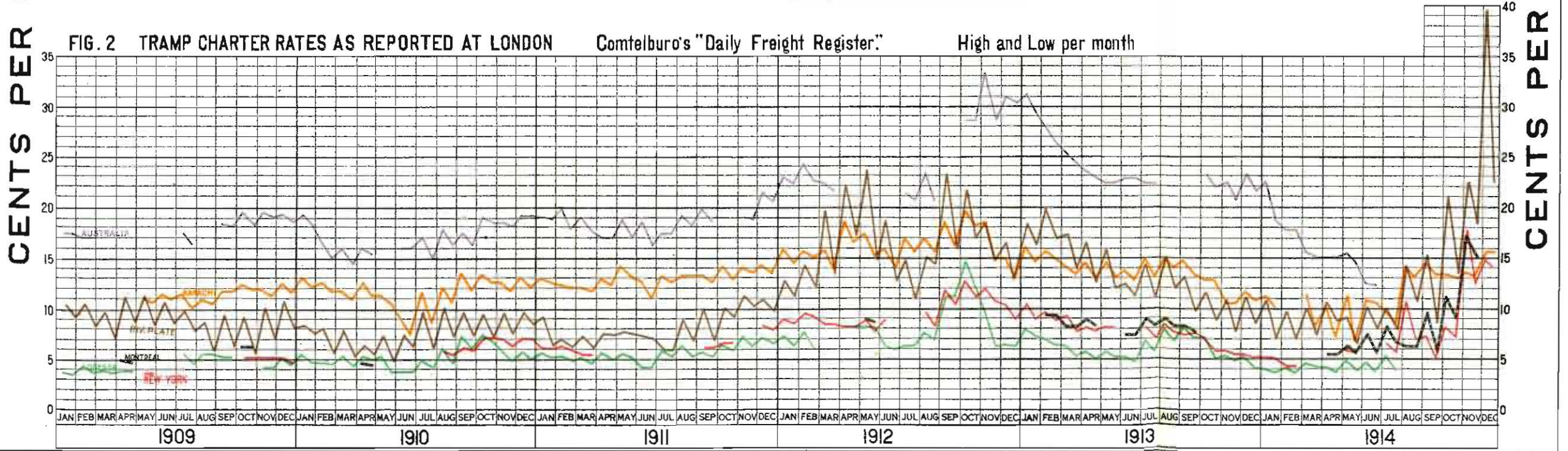


FIG. 2 TRAMP CHARTER RATES AS REPORTED AT LONDON Comtelburo's "Daily Freight Register." High and Low per month



DOC. PARLEMENTAIRE No 19b

cement de la saison de 1912, alors que l'échelle des taux était moins élevée, ceux de Montréal étaient comparativement hauts, relativement à ceux de New-York et d'Odessa, et il y a eu un ou deux navires en cueillette. On peut, par conséquent, souligner ce que démontre le diagramme 19 en faisant remarquer que pendant la période que nous étudions, les navires en cueillette n'ont fait le commerce du blé à Montréal qu'au moment où les taux étaient relativement hauts.

5. Que les taux des navires en cueillette dans la figure 2 semblent être plus élevés que ceux de la figure 1. C'est le cas avec les taux de toute ligne privée. On doit tenir compte de la manière différente dont les taux sont marqués dans ces deux figures, mais comme il n'est pas certain que Liverpool jouisse régulièrement, dans des conditions semblables, de taux plus avantageux que les autres ports importants du Royaume-Uni, il est probable que les taux des navires de ligne compris dans la figure 1 font que l'échelle de ce tableau est moins élevée que celle des taux exclusifs des navires en cueillette que l'on trouve dans la figure 2. En d'autres termes, il est probable que les navires en cueillette font partout le commerce du blé, aussi bien qu'à Montréal, lorsque les taux sont comparativement élevés. Parmi les détails que l'on peut noter sous ce titre, on peut dire que New-York et Montréal ne semblent pas avoir les taux les plus bas dans la figure 2 aussi régulièrement que dans la figure 1, dans lequel Odessa a souvent l'avantage. New-York et Montréal semblent avoir payé plus, relativement, pour leurs navires en cueillette que pour leurs vaisseaux de ligne. Les données irrégulières sur le commerce fait par navires en cueillette à Montréal indiquent le caractère absolument occasionnel de ce dernier. L'échelle des taux des navires en cueillette de New-York, ou plus correctement "l'échelle de l'Atlantique", est aussi très irrégulière. La figure 2 indique, par conséquent, que le commerce par navires en cueillette est un facteur beaucoup plus régulier dans tous les autres commerces que dans celui de l'Atlantique-nord.

Les taux de l'Argentine couvrent une échelle plus large pendant la période que les autres taux. Au commencement de janvier 1909, ils étaient presque exactement ce qu'ils devaient être relativement aux distances, mais dans les années suivantes ils étaient relativement bas, tandis qu'en 1912 et une partie de 1913 et 1914, ils ont semblé être trop élevés. Le caractère quelque peu changeant de l'échelle des taux de l'Argentine n'infirme pas nécessairement les conclusions que semblent donner les rapports généraux entre les autres échelles de taux. Une grande ligne principale traverse l'Atlantique, du Royaume-Uni et du nord de l'Europe aux États-Unis et au Canada, tandis que l'autre grande ligne principale traverse la Méditerranée, avec routes secondaires conduisant aux ports innombrables de cette mer et de la mer Noire, puis passe le canal de Suez pour arriver à l'océan Indien où elle se divise, une branche allant aux Indes et en Extrême-Orient, et l'autre en Australie. Vu l'étendue du commerce qui se rattache à ces deux grandes lignes principales, la variété du trafic et le nombre des ports, surtout sur la ligne de la Méditerranée et de l'Extrême-Orient, il serait permis de croire que les conditions du trafic, et par conséquent les taux de transport, devraient être plus stables que celles de la route moins importante qui traverse l'Atlantique-sud. De plus, les tarifs du canal de Suez, qui, pendant cette période, étaient en moyenne de \$1.25 par tonne enregistrée (mesurage de Suez), empêcheraient des réductions extrêmes des taux des Indes et de l'Australie, car cette charge fixe, sur la capacité du navire, deviendrait relativement plus lourde à mesure que les taux s'abaisseraient ou que les vaisseaux seraient moins chargés. Lorsque le trafic a augmenté et que les navires sont devenus relativement plus rares, comme en 1912, et lorsque ces conditions mondiales ont coïncidé avec une diminution relative des importations de l'Argentine, on pouvait s'attendre à ce que les taux du commerce de l'Atlantique-sud montassent subitement. En somme, pour la période entière, cependant, les taux de l'Argentine se sont maintenus à peu près à leur place relative dans l'échelle.

Concurrence océanique.—Si on admet que la loi de l'offre et de la demande est presque toute puissante et inviolable sur l'océan, on peut s'attendre alors à ce qu'il y

ait des changements considérables et quelquefois subits dans les taux, à des taux bas, aux époques de tranquillité, comme celle qui a précédé 1912; à des taux élevés, lorsque la pression commerciale augmente et que le nombre des navires diminue relativement ou absolument, conditions qui existaient en 1912. Si, maintenant, on suppose de plus, qu'il y a concurrence parmi les 23,500 navires en cueillette, et pour certaines classes de marchandises et en certaines occasions, entre les navires en cueillette et les 1,555 vaisseaux de ligne, et aussi concurrence plus ou moins active entre les vaisseaux de ligne eux-mêmes, alors il faudra s'attendre à ce que tout mouvement des taux se communique rapidement à tout le commerce océanique, et, que les taux soient bas ou élevés, à ce que, dans tout commerce, aussitôt que la concurrence se fera sentir, les taux tendent à se régulariser sur une base commune de profits pour les navires, c'est-à-dire, à s'ajuster de manière à ce que les navires d'un commerce ne puissent pas faire un gain beaucoup plus élevé que celui des autres commerces. Ceci signifierait la fixation des taux proportionnée à la distance, mais modifiée par le temps, la nature de la cargaison et les dépenses exceptionnelles.

Quelles que soient les justes conclusions sur la théorie générale des taux océaniques, les faits relatifs aux taux sur le blé pendant six années sont tels qu'indiqués dans le diagramme 20. On n'a jamais trouvé possible l'organisation effective des 4,100 propriétaires de navires en cueillette dans le but de fixer les taux. Il existe une enchère sur les marchés pour les navires en cueillette dans les principaux centres dans le monde entier, et ces centres sont reliés par des câbles qui leur permettent de communiquer constamment entre eux. Le blé forme une cargaison qui convient très bien aux navires en cueillette. Les vaisseaux de ligne le recherchent aussi pour compléter leur chargement. Les vaisseaux de ligne sur l'Atlantique-nord, avant les jours des associations de transport, prenaient des sacs de blé pour rien, et même achetaient du blé lorsqu'ils avaient besoin de lest. Avec les associations, on a convenu d'un taux minimum de 3 centins par boisseau, mais même dans ces conditions un vaisseau de ligne est libre de transporter jusqu'à 96,000 boisseaux de blé à un taux moins élevé, pour chaque trajet où il lui faut plus de lest.

Un navire de ligne mixte, c'est-à-dire un vaisseau propre au transport des passagers et des marchandises, est, probablement, lorsqu'il se trouve sur une bonne ligne de commerce, le type le mieux approprié de navire océanique. Ayant quelques passagers et une certaine quantité de marchandises de première classe, le vaisseau de ligne mixte, lorsqu'il a besoin de blé, peut le transporter à un taux que le navire en cueillette ne peut accepter. Une grande proportion du nombre comparativement petit des navires mixtes du monde sont sur la route Atlantique-nord, laquelle est avant tout la route des vaisseaux de ligne. Ces derniers transportent la quantité de blé dont ils ont besoin avant que les vaisseaux en cueillette puissent en avoir. Dans ce but, ils doivent, règle générale, maintenir leurs taux sur le blé plus bas que le minimum fixé par la concurrence mondiale des navires en cueillette, et jusqu'à cette limite ils sont supposés demander sur chaque chargement un taux aussi élevé que possible. La concurrence parmi les vaisseaux de ligne doit aussi être un facteur de quelque importance.

Effets sur l'exportation du blé du Canada.—Revenant maintenant à la distribution des exportations du blé du Canada entre les ports océaniques du Canada et des Etats-Unis, on peut faire remarquer que les faits indiquent clairement que les vaisseaux de ligne partant de Montréal transportent tout le blé canadien qu'ils veulent bien transporter; viennent ensuite ceux de Boston, New-York, Philadelphie et Baltimore; et lorsque ces vaisseaux de ligne ont été satisfaits, les navires en cueillette entrent dans le commerce, d'abord à Baltimore et à Philadelphie, puis lorsque les taux deviennent comparativement hauts, ils viennent à Montréal.

La figure 2 du diagramme 19, avec sa régularité de forme, représente la quantité de blé que transportent les vaisseaux de ligne de Montréal pendant l'été, et celle de Saint-Jean et d'Halifax pendant l'hiver. Lorsqu'il s'agit de vaisseaux de ligne, la capacité en blé, dans les conditions ordinaires, est l'espace non occupé par des mar-

DOC. PARLEMENTAIRE No 19b

chandises d'une classe plus élevée. A la fin de la saison, il y a plus de marchandises dont le transport payé davantage, ce qui laisse moins d'espace pour le blé, mais si les taux sur ce dernier montent suffisamment les vaisseaux de ligne peuvent consacrer plus d'espace au fret. Le fait que les vaisseaux de ligne faisant escale à Montréal ont la préférence pour le transport du blé est indiqué non pas simplement par la régularité comparative de leurs chargements, mais par le fait qu'ils prennent quelquefois presque tout le blé offert. Aussi longtemps que les vaisseaux de ligne de Montréal transporteront le blé à travers l'Atlantique à des taux ne dépassant pas ceux des vaisseaux de ligne de New-York ou des autres ports des Etats-Unis, la route de parcours entier du Canada devrait être moins chère que les routes de parcours entier par voie des Etats-Unis, parce que les taux sur le blé canadien, de l'intérieur à Montréal, sont généralement, sinon toujours, moins élevés qu'aux ports des Etats-Unis. On pourra, plus tard, étudier la question à savoir si les frais, par unité de cargaison, par la route de Montréal, justifient un taux aussi favorable que celui de New-York, comme aussi les effets pratiques sur les taux de la stipulation insérée dans les contrats entre certaines compagnies de vaisseaux de ligne et le gouvernement du Dominion relativement à la distribution de subsides, à l'effet que les taux de Montréal ne doivent pas dépasser ceux de New-York. A ce point, cependant, il suffit de dire que les vaisseaux de ligne de Montréal ont la préférence pour le transport du blé du Canada. Leurs concurrents immédiats sont les vaisseaux de ligne des ports américains.

Lorsque les vaisseaux de ligne du Canada ont consacré tout l'espace possible au transport du blé aux taux courants, la concurrence pour ce qui reste se fait entre les vaisseaux de ligne de la côte des Etats-Unis et l'énorme flotte des navires en cueillette dispersée dans le monde entier. Si les navires américains désirent une cargaison plus considérable ils peuvent obtenir le surplus du blé canadien en ramenant les taux un peu au-dessous de la base que fixe la concurrence générale des navires en cueillette. Comme l'Europe n'achète qu'une certaine quantité de blé pour être livré chaque mois, il n'y a pas toujours conflit sérieux entre les chargements maritimes de blé du Canada et des Etats-Unis, car si on a acheté plus de blé canadien pour l'exportation dans un certain mois, il est probable que l'on expédiera moins de blé des Etats-Unis pendant la même période. Un coup d'œil sur les lignes du blé se dirigeant vers Boston, New-York, Philadelphie et Baltimore, dans le diagramme 18, démontre que ces lignes sont proportionnées à la capacité des vaisseaux de ligne faisant escale à ces divers ports et ne représentent pas l'activité du marché.

Après que les vaisseaux de ligne de l'Atlantique-nord se sont engagés à transporter tout le blé canadien qu'ils peuvent prendre à des taux moindres que ceux que leur impose la concurrence des navires en cueillette, ce qui reste du blé doit aller à ces derniers à des taux capables de les attirer. Les taux des navires nolisés des ports de l'Atlantique sont régulièrement moins élevés que ceux de Montréal ou des ports du golfe du Mexique, et on pourrait trouver des raisons pour lesquelles ces derniers doivent être quelque peu plus bas. Chaque fois que les taux des navires en cueillette faisant escale aux ports de l'Atlantique sont moins élevés que ceux des autres ports où le blé canadien a accès, ces navires se rendront probablement d'abord à Baltimore et à Philadelphie, pour la raison que ces deux ports, avec l'approbation de la *Interstate Commerce Commission*, jouissent d'une différence sur le grain venant des lacs de trois dixièmes de cent par boisseau sur New-York et Boston, et si un expéditeur peut louer un navire en cueillette à Baltimore ou à Philadelphie aux mêmes taux qu'à New-York ou à Boston, il peut épargner trois dixièmes de cent par boisseau en expédiant des deux premiers ports. Sur tous les chargements par chemin de fer de ou par voie de Chicago, Baltimore jouit d'une différence légèrement plus grande que Philadelphie, et ce peut être pour cette raison que Baltimore a le premier rang pour le transport du grain sur navire en cueillette. Ces derniers peuvent de temps à autre se trouver dans une position telle qu'ils préféreront se rendre à Montréal à des conditions plus avantageuses que dans tout autre port de l'Atlantique-nord, mais, règle générale, les taux offerts aux navires en cueillette à Montréal doivent être relativement élevés.

L'interprétation générale des faits produits ci-dessus n'est présentée que comme hypothèse possible. Il faudrait tenir compte d'un bien plus grand nombre de faits et de conditions. Des vaisseaux de ligne quittent des ports américains pour un grand nombre de ports que n'atteignent pas les navires qui partent des ports du Canada, et certains chargements n'ont pas la concurrence des vaisseaux de ligne du Canada. De plus, les marchands de blé des Etats-Unis achètent du blé canadien au moment de la baisse qu'entraînent les grandes ventes et aident à disposer du surplus. Les pics que l'on voit sur le diagramme 18 comme ayant pris le chemin des Etats-Unis, apparaissent moins élevés pour les chargements partant des ports océaniques américains, la balance étant répartie en plusieurs mois pour répondre aux conditions de la demande européenne. Comme les individus, qu'ils soient marchands du Canada ou des Etats-Unis, sont libres de négocier et de retenir cet excès aux Etats-Unis, cela crée un courant de détournement différent de ceux que l'on vient d'étudier. L'apparence totale des faits jusqu'ici recueillis indique, cependant, que les conditions générales du transport sur l'océan sont parmi les causes fondamentales du détournement du blé et que ces autres influences et motifs ne peuvent être que des facteurs secondaires.

Mais pourquoi n'y a-t-il pas plus de vaisseaux de ligne pour le commerce du Canada? Si on pouvait amener à Montréal au moins à aussi bon marché et souvent à meilleur marché, l'énorme surplus de blé et autres produits canadiens qui se dirigent actuellement vers d'autres ports d'expédition, pourquoi n'aurions-nous pas un plus grand nombre de vaisseaux pour le commerce régulier entre le Canada et l'Europe? La distance par la route de Montréal est plus courte que par les autres routes et le temps ne peut être plus long; et, alors, que dire du facteur de charge?

Facteur de charge sur l'Atlantique-nord.—L'importance du facteur de charge dans le problème du transport a déjà été discuté (p. 25). Les vaisseaux de ligne sont des navires qui suivent une route assignée, et, afin d'être en mesure de prendre leur part du trafic de concurrence, ils doivent arranger leur facteur de charge de manière à pouvoir accepter les taux des vaisseaux de ligne des routes alternatives, et, aussi, les taux que fixent les navires en cueillette, basés sur l'offre et la demande mondiale.

Pour répondre aux conditions de tout commerce, il doit y avoir un nombre suffisant de navires pour transporter la charge maximum, mais il peut se faire qu'il soit impossible de maintenir régulièrement sur la route assez de vaisseaux de ligne pour répondre à cette fin. Avec un trafic irrégulier, le facteur de charge de la saison peut être si peu favorable, et le coût par cargaison si élevé, qu'il soit impossible d'accepter les taux de la concurrence.

Les exportations totales du Canada en Europe de toutes les classes de marchandises augmentent, avec des fluctuations mensuelles irrégulières, et atteignent le maximum pendant les mois d'automne, tandis que les importations d'Europe sont réparties régulièrement au cours de l'année. En valeur, le Canada, au cours de l'année civile de 1913, a exporté en Europe, en janvier, février, mars et avril, des marchandises pour la somme de \$43,146,701; en mai, juin, juillet et août, pour la valeur de \$69,838,920; et en septembre, octobre, novembre et décembre, pour la valeur de \$124,894,678.¹

D'un autre côté le Canada a importé du Royaume-Uni, d'où viennent la plus grande partie de ses importations européennes, pendant les quatre premiers mois de la même année, des marchandises pour la valeur de \$46,646,995; dans les seconds quatre mois, pour \$51,840,477; et pendant les derniers quatre mois, pour la somme de \$42,035,837.¹ Les marchandises expédiées en Europe sont en général des produits naturels occupant un espace considérable proportionnellement à la valeur, tandis que les marchandises importées d'Europe, étant des produits manufacturés, occupent un espace comparativement petit dans la cargaison. Si on devait fournir aux routes canadiennes un nombre suffisant de vaisseaux de ligne pour transporter tout le trafic du Canada avec l'Europe, ces vaisseaux devraient être assez nombreux pour disposer des chargements maximums de chaque mois, et, dans ce cas, ils auraient un chargement

¹ Complétés d'après les archives du ministère des Douanes.

DOC. PARLEMENTAIRE No 19b

très léger à destination de l'est pendant presque tout le reste de l'année, et pas assez de cargaison pour servir de lest en se rendant à l'ouest, en tout temps. On ne tient ici compte du transport des passagers, des malles et autres subsides, lesquels doivent affecter la capacité des vaisseaux de ligne pour le transport sûr de chargements de fret quelque peu irréguliers.

Dans ces conditions de commerce entre le Canada et l'Europe, quel a été le facteur de charge des vaisseaux de la route de Montréal pendant la saison de 1913? On a déchargé à Montréal au cours de cette saison 738,001 tonnes de fret venant de tous les pays d'Europe, et on a chargé à Montréal pour l'Europe, sur des vaisseaux de ligne ou des navires en cueillette, 1,647,145 tonnes de marchandises, ce qui donne un rapport de 2.23 à destination de l'est, contre 1 à destination de l'ouest.¹

On ne peut se procurer les données qui indiqueraient le facteur de charge des routes des Etats-Unis qui font concurrence à celle de Montréal. Bien que la quantité de marchandises à être importées, et la quantité à être exportée doivent d'abord déterminer la distribution de l'expédition, on ne peut obtenir des données sur le nombre de tonnes expédiées et importées qu'à un très petit nombre de ports océaniques du monde. Les revenus de l'Etat sont prélevés sur la valeur, et les frais de port sur le tonnage enregistré, et on a des données sur le nombre et les dimensions des navires et sur le prix de vente probable de leurs cargaisons, mais on a peu de renseignements sur le volume de chargement des navires qui partent ou qui arrivent. A défaut de statistiques pour les Etats-Unis, on peut citer un ou deux témoignages de sources autorisées. Dans son ouvrage sur *The Ocean Carrier* (p. 41), le professeur J. Russell Smith, de l'Université de Pennsylvanie, une autorité reconnue sur le transport, dit:—

L'Amérique du Nord expédie à travers l'Atlantique-nord plus de deux fois le nombre de tonnes de fret que ne lui renvoie l'Europe. Dans son témoignage donné à Washington, en janvier 1913, devant la commission sur la marine marchande et sur les pêcheries (*Investigation of Shipping Combinations, Hearings*, vol. I, p. 610), M. Franklin, vice-président de la *International Mercantile Marine Company*, a cité des chiffres sur la ligne de transport de l'Atlantique, allant de Londres aux ports des Etats-Unis, indiquant que l'espace consacré à la cargaison n'avait pas été rempli en 1912. Ces chiffres démontrent qu'en moyenne les vaisseaux de la ligne de transport de l'Atlantique ont transporté aux Etats-Unis, à chaque voyage, 5,100 tonnes de fret, et ont rapporté à Londres 10,784 tonnes, soit un rapport de 2.11 à 1. La question et la réponse directes suivantes ont été rapportées:—

M. Hardy.—De sorte que vous exportez ailleurs environ deux ou trois fois ce que vous importez, est-ce le cas?

M. Franklin.—Il en est ainsi.

Ces déclarations s'accordent généralement avec le facteur de charge des navires de la route de Montréal, et, théoriquement, on peut s'attendre à trouver en substance le même facteur de charge à tous les principaux ports de l'Atlantique-nord. A destination de l'est, un navire ne peut emporter plus que sa pleine cargaison, ou disons une charge de 100, et une grande partie des marchandises en vrac de l'Atlantique-nord peut se diriger aussi facilement vers un port que vers un autre presque aux mêmes frais. On peut sans difficulté expédier une grande quantité du grain des Etats-Unis à Montréal et le grain canadien aux ports océaniques des Etats-Unis. Dans ces conditions, pourquoi une compagnie de transport maintiendrait-elle un navire sur la route de Montréal, ou sur celle de New-York, ou sur toute autre, si elle ne peut obtenir sur cette route qu'un chargement de retour d'un peu moins de 50, lorsqu'elle peut avoir un chargement de retour de 75 peut-être, ou même de 60, sur une autre route? Le navire avec un chargement de retour de 75 peut faire des concessions suffisantes sur les taux pour attirer aux ports de l'Atlantique-nord tout le fret qu'il peut emporter vers l'est. Avec la concurrence ouverte, les vaisseaux abandonneraient immédiatement

¹ Compilés d'après les archives du ministère des Douanes.

la route la moins profitable pour la plus profitable jusqu'à ce que l'équilibre se rétablisse; et aucune entente ou convention ne pourrait empêcher longtemps un rajustement quelconque. Les conditions changent avec les saisons, et toute la question est compliquée par le transport des passagers, les subsides, les différences dans les frais de port, les intérêts généraux des chemins de fer, et nombre d'autres questions. Il n'est pas improbable, cependant, que parmi les vaisseaux de ligne, le facteur de charge tende à s'unifier sur toute la côte de l'Atlantique-nord.

Quelles cargaisons ont obtenues les navires à destination du Canada sur les routes canadiennes? Au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1914, le Canada a importé d'Europe des marchandises pour la valeur de \$181,762,545. De ce total, des marchandises pour la somme de \$169,527,341 sont arrivées à des ports océaniques canadiens, et des marchandises pour la somme de \$12,235,204 sont venues au pays après avoir passé par des ports américains.¹ C'est-à-dire 93.27 pour 100 des achats du Canada en Europe sont venus directement aux ports du Canada. Au cours de la même année, Montréal a reçu de divers pays, des marchandises pour la somme de \$6,331,989 qui ont passé par les Etats-Unis sur connaissance de parcours entier, et le Canada a exporté aux Etats-Unis "des marchandises non produites au Canada", c'est-à-dire des marchandises importées d'autres pays, mais non sur connaissance de parcours entier, pour une valeur de \$13,575,474.² Il est presque impossible de déterminer quelle proportion de ces marchandises, d'une valeur totale de \$19,907,463, manipulées en route à des points des Etats-Unis, venait d'Europe, mais en accordant ce qui est raisonnable, il est évident que le fret venant d'Europe sur des vaisseaux faisant escale aux ports canadiens doit être à peu près égal à tout le fret venant d'Europe à destination du Canada, et cela donne à la route de Montréal une charge d'importation d'un peu moins de 50 contre une charge d'exportation de 100.

Si les ports canadiens reçoivent pratiquement tout le fret du Canada, et si Montréal reçoit toute sa part, qu'arriverait-il si on mettait un nombre suffisant de navires sur la route de Montréal pour toute l'exportation de blé du Canada? Si en 1913, il a été nécessaire de doubler le nombre total des navires entre ce port et l'Europe, est-ce que chaque navire aurait eu une charge de retour de 25 seulement contre une charge de 100 pour l'exportation, ou aurait-on pu trouver moyen de se procurer plus de fret en transit pour d'autres pays? Si ce dernier moyen n'avait pas été pratique, alors les vaisseaux faisant escale à Boston, New-York, Philadelphie et Baltimore, auraient probablement conservé une charge de retour d'environ 50. Aurait-on pu maintenir cet état de choses, et comment les frais auraient-ils été répartis?

Le Canada n'a encore jamais pu obtenir pour les ports canadiens assez de navires pour toutes les exportations du pays; c'est-à-dire jusqu'à présent aucune mesure n'a suffi à changer sérieusement la simple balance économique du facteur de charge le long de la côte de l'Atlantique-nord. Quant à savoir si le canal projeté de la baie Georgienne augmenterait de beaucoup la proportion des exportations du Canada par les ports océaniques du pays, il est clair qu'il faudra en arriver à une estimation quelconque de la force de résistance permanente du facteur général de charge, ou au moins des dépenses qu'entraînera le maintien d'un service océanique sur une base économique moins favorable que celle qui existe sur les lignes de concurrence.

La position du Canada relativement au problème du transport océanique est en ce moment différente de celle de tout autre pays, car aucun autre pays n'a accès à un si grand nombre de ports dans un pays étranger que l'on puisse atteindre aussi facilement et à aussi bon marché que ses propres ports, et aucun autre pays, les Etats-Unis exceptés, n'est desservi par un aussi grand nombre de vaisseaux de ligne, lesquels, par conséquent, contrôlent son commerce d'exportation.

¹ Rapport du ministère du Commerce et de l'Industrie, 1914-15, 1ère partie, p. 46.

² Rapport du ministère des Douanes, du Commerce et de la Navigation, 1914.

OCEAN FREIGHT RATES ON WHEAT, SEPT. to DEC. 1915. to UNITED KINGDOM FROM CHIEF EXPORTING COUNTRIES

Fig. 1 As reported at Liverpool, one rate weekly

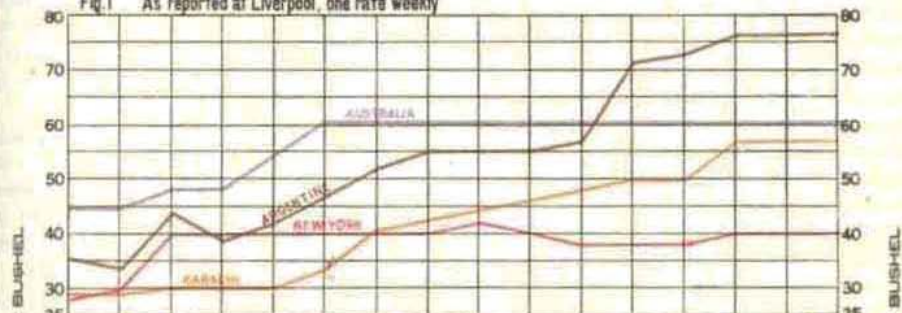
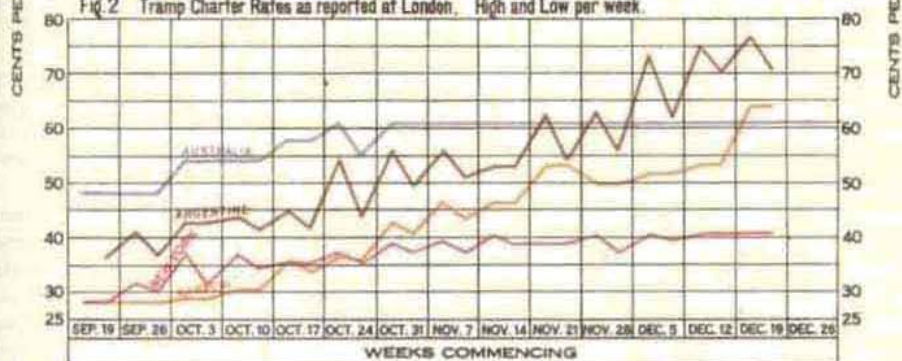


Fig. 2 Tramp Charter Rates as reported at London. High and Low per week.



TAUX DU FRET EN 1915.

Il nous a été impossible de terminer, pour être inséré dans ce rapport, un examen comparatif du mouvement des marchandises et des cours de prix et de taux de fret dans les conditions anormales de 1914 et 1915. Quelques faits concernant les taux de fret du blé durant les quatre derniers mois de l'année 1915 peuvent, cependant, être étudiés brièvement comme supplément au relevé général des taux maritimes pour les six années qui ont immédiatement précédé la guerre.

Dans le diagramme 21 se trouvent indiqués le mouvement des taux sur le blé dans les principales transactions faites du 19 septembre au 31 décembre 1915.¹ Dans le tableau n° 1 les taux du premier jour de chaque semaine ont été fournis, comme ceux du diagramme 20, par le *Broomhall's Corn Trade News*, et dans le tableau n° 2 les taux de cabotage élevés et bas, par semaine, par le *Comtelburo's Daily Freight Register*. Comme les taux à Montréal semblent avoir été maintenus dans les limites de ceux de New-York durant toute la période, les derniers seulement sont ici donnés.

On remarquera que toute la liste des taux est excessivement élevée. Durant la plus grande partie de la période, les taux de bord pour le commerce de New-York ont été de 40 cents, et à un moment ils ont atteint 42 cents le boisseau. De tels taux n'ont jamais été atteints auparavant dans les conditions modernes. En 1910, le taux moyen du blé venant de New-York était de 3.18 cents le boisseau et pendant les cinq années écoulées de 1909 à 1913, la moyenne a été de 4.83 cents le boisseau.

Dans le commerce du Nord-Atlantique, les taux avaient subi une hausse extraordinaire qui a atteint son sommet dans la semaine du 26 septembre avec une augmentation finale de 10 cents le boisseau. Dans la hausse, la ligne des taux de New-York avait franchi la ligne de Karachi, bien que celle de Karachi soit deux fois plus longue, et vers le 10 octobre le taux de New-York était plus élevé que celui de l'Argentine, tandis que le taux de l'Australie était comparativement très peu plus élevé. A cette époque les taux du Nord-Atlantique avait non seulement atteint une hausse sans précédent pour eux-mêmes, mais étaient relativement plus élevés, comparés à d'autres taux, qu'en aucune autre époque précédente.

Le diagramme indique de quelle manière les taux, ainsi confondus par le soulèvement du commerce du Nord de l'Atlantique, ont commencé à se rajuster. On remarquera que ce rajustement s'est fait par une hausse dans les autres taux et non par une baisse dans les taux de New-York, et que le rajustement n'était pas tout à fait terminé à la fin du mois de décembre, surtout parce que les taux de l'Australie n'avaient pas continué d'augmenter. Ces développements étaient-ils conformes aux lois et aux directions suggérées comme la généralisation résultant des faits des époques normales, ou jusqu'à quel point ces nouvelles mesures avaient-elles été introduites?

Durant la guerre un si grand nombre de vaisseaux avaient été réquisitionnés pour les fins militaires, et un si grand nombre avaient été immobilisés ou détruits que la flotte marchande des bateaux de transport océaniques du monde avait subi une diminution importante. Le commerce d'outre-mer avait aussi sérieusement souffert, mais la guerre créa bientôt d'elle-même un puissant commerce et, avec un progrès dans le commerce général, la demande des bateaux était devenue très pressante. Il s'ensuivit alors une ferme application de la loi des approvisionnements et des demandes.

Dans l'automne de 1915, les Etats-Unis et le Canada étaient les seules sources importantes d'approvisionnement de blé pour l'Europe. Le sud de la Russie et la

¹ Annexe, tableau 24, p. 125, Statistiques.

Roumanie se trouvaient immobilisés aux Dardanelles et le nord de la Russie ne pouvaient en envoyer que de très petites quantités par l'Archangel; le gouvernement de l'Inde avait la haute main sur les provisions dans ce pays et conservait les surplus; l'Australie, à cause de la faillite partielle de la récolte de 1914 et en attendant les nouvelles récoltes, n'avait rien à exporter; et l'Argentine avait déjà expédié la plus grande partie de son surplus de 1914-15. Il y eut donc une très grande demande de bateaux de transport pour le blé dans le commerce de Nord de l'Atlantique.

Jamais, auparavant, on n'avait eu un aussi grand besoin de bateaux de transport dans ce commerce, car l'Amérique du Nord devait fournir presque tous les besoins de l'importation de l'Europe. Les premiers effets se sont en conséquence fait sentir dans le commerce du nord de l'Atlantique. Grâce au niveau élevé des taux, le commerce du nord de l'Atlantique a attiré un nombre de bateaux suffisamment grand pour expédier chaque semaine d'amples provisions selon la moyenne approximative des besoins de chaque semaine des pays qui font l'importation, mais comme les taux n'ont pas diminué, il n'y a pas eu, apparemment, un grand surplus de bateaux disponibles.

L'Inde n'a expédié aucune quantité de blé durant cette période, mais elle a fait quelques petits envois d'orge. L'Argentine a expédié du blé et une bonne quantité de blé d'Inde, et l'Australie attendait la nouvelle récolte. Il n'y a pas eu d'urgence dans ce commerce, du moins en ce qui concerne une prompte expédition. La récolte de l'Inde s'est trouvée éloignée de quelques mois, mais l'Australie et l'Argentine ont bientôt dû employer des bateaux pour le transport de la nouvelle récolte de blé, laquelle devait être prête à mettre sur le marché aux mois de décembre et janvier. En faisant disparaître l'élément de la concurrence locale, le gouvernement se chargeait de l'administration exclusive des envois pour l'exportation et on a rapporté que certaines firmes de courtiers maritimes avaient reçu l'ordre d'employer des bateaux pouvant transporter jusqu'à 1,800,000 tonnes de grains. Dans l'Argentine le commerce a été laissé aux initiatives privées.

Dans la ligne régulière de commerce avec l'Argentine et l'Australie se trouvaient engagés plusieurs bateaux, et d'autres bateaux devaient de temps en temps se rendre au sud de l'Atlantique ou tout à fait à l'est portant des cargaisons spéciales destinées à des ports extérieurs, mais la capacité de ces bateaux n'aurait pas été suffisante pour transporter les quantités de marchandises que l'on voulait expédier, et obtenir des bateaux additionnels signifiait l'offre de taux aussi avantageux que ceux en force dans le commerce du nord de l'Atlantique.

Les Etats-Unis et le Canada avaient de considérables surplus et pouvaient continuer à employer des bateaux de transport. Lorsque sa nouvelle récolte a été terminée, l'Argentine avait offert des taux tout à fait équivalents aux taux de New-York, mais le gouvernement de l'Australie avait établi une limite arbitraire de 95 shillings la tonne (environ 61 cents le boisseau), limite en dehors de laquelle il ne devait pas accorder de contrat. Dans ces conditions, l'Australie ne pouvait pas espérer détourner gratuitement des bateaux des autres commerces, mais elle aurait pu se procurer les autres bateaux employés pour un autre commerce dans l'extrême est.

En 1910, lorsque la moyenne des taux de quaiage sur le blé sur la ligne de New-York-Liverpool était de 3.18 cents, le taux moyen sur la ligne de Rivière-Plate-Liverpool était de 5.78 cents, soit une proportion de 1 à 1.82. Si l'on multiplie le taux de New-York de 40 cents le boisseau par 1.82, le résultat donne 72.80 cents. Comparé au taux moyen de New-York pour toute la période des cinq années de 1909 à 1913, taux de 4.83 cents le boisseau, le taux moyen de l'Argentine était de 8.60, donnant une proportion moyenne de 1 à 1.78. La distance est environ de 1 à 2, mais elle subit la modification du temps et du facteur de chargement. La proportion entre les taux moyens de New-York et de l'Australie pour la même période de cinq ans était de 1 à 3.46, la distance sur la route de l'Australie se trouvant de $3\frac{1}{2}$ à $4\frac{1}{2}$ fois plus grande que

DOC. PARLEMENTAIRE No 19b

celui de New-York. Ces calculs sont basés sur la cote de Liverpool, et ne peuvent être aux taux de péage et aux délais du canal de Suez. La route de Karachi est environ deux fois plus longue que celle de New-York, mais son taux moyen pour la même période de cinq ans a été environ 2.41 fois celui de New-York, ayant peut-être subi l'influence du passage du canal de Suez. La route d'Odessa n'est qu'environ 15 pour 100 plus longue que celle de New-York, et son taux moyen a été environ 1.23 fois celui de New-York. Ces calculs sont basés sur la cote de Liverpool, et ne peuvent être admise que comme une mesure prompte et approximative des taux comparatifs. On ne peut établir d'une façon satisfaisante la moyenne des taux de cabotage parce que dans certains commerce les cours sont si étendus, mais on serait porté à croire, qu'en somme, la base des taux de New-York était relativement un peu plus élevée que celle des taux des vaisseaux de ligne, tandis que, comparés avec les autres taux, Odessa et Karachi avaient des taux de cabotage relativement plus bas que ceux des vaisseaux de ligne. Contrairement à l'état de choses existant avant la guerre, les taux de cabotage dans le commerce de New-York aux mois de septembre, octobre et novembre 1915, étaient relativement plus bas que ceux des vaisseaux de ligne, mais les rangs des vaisseaux de ligne avaient été éclaircis par le réquisitionnement et l'immobilisation, et dans ce commerce agrandi ils étaient devenus un bien plus petit facteur qu'auparavant, et, bien plus, l'offre des quantités considérables de fret de première classe a rendu moins nécessaire le fait d'offrir moins que les caboteurs pour le transport du blé.

Basant une estimation sur l'expérience des cinq années dont nous avons parlé, l'Australie devrait fournir un taux d'environ \$1.35 le boisseau, afin de pouvoir attirer les bateaux qui pourraient trouver de l'emploi dans le commerce de New-York à 40 cents le boisseau ou dans le commerce de l'Argentine à environ 70 cents le boisseau. Un tel taux serait cependant défendu en vertu des conditions de la concurrence; et encore, il ne serait pas relativement aussi élevé que celui que l'Australie a payé en 1910, alors que le taux moyen n'était que de 13.13 le boisseau.

Cet état de choses en 1915 a donc mis en lumière un résultat pratique des taux de concurrence du transport du fret maritime dans le commerce international, résultat qui aurait pu ne pas attirer notre attention dans les conditions normales. Les taux tendent à augmenter à mesure que la demande se fait plus pressante, et la concurrence ajuste alors les taux pour toutes les lignes de commerce à la même base de la valeur de revenu du bateau, mais à mesure que les taux augmentent l'écart augmente en raison directe, et c'est l'espace qui fait la marge de commerce d'un pays supérieure à celle d'un autre. Lorsque le taux de New-York est de 4 cents le boisseau, le taux de l'Argentine de 7 cents le boisseau et le taux de l'Australie de 13 cents le boisseau, le blé de l'Amérique du Nord au quai avait un écart, et de 3 cents le boisseau de plus du blé de l'Argentine dans le même état, et de 9 cents le boisseau de plus que le blé de l'Australie; mais lorsque la base du taux de New-York est devenue de 40 cents le boisseau, les écarts ont été respectivement de 30 cents le boisseau et de 90 cents le boisseau. Les bateaux ne retirent pas plus dans le commerce nécessitant un long voyage que dans la courte route à travers le nord de l'Atlantique, et il n'y a pas de préjudice, mais l'Amérique du Nord se trouve établie dans une position commerciale presque imprenable. Si, dans ces circonstances, l'Europe doit faire venir son blé de ces trois pays, l'Amérique peut vendre son surplus en réalisant un important profit avant que l'Australie puisse rembourser ses frais et avant que l'Australie soit en état d'en exporter une quantité quelconque. Les lois d'approvisionnement et de demande concernent le commerce tout aussi bien que le transport des voyageurs. Les taux élevés de fret maritime donnent un avantage commercial temporaire aux pays desservis par des commerces nécessitant un court transport, mais, en fin de compte, les effets injurieux des taux excessifs doivent, sans doute, tendre à se faire sentir même dans les pays qui en ont d'abord bénéficié.

Les champs de blé de l'Ouest canadien sont plus éloignés de l'océan que les champs de blé de l'Argentine, et, bien que les frais de transport par mille soient plus favorables au Canada, l'Argentine se trouve dans une position lui permettant de faire de la concurrence lorsque l'écart dans les taux océaniques n'est que de 3 à 6 cents le boisseau, mais lorsque l'écart est de 30 cents le boisseau, l'Ouest canadien peut obtenir un bon prix pour son blé, peut comprendre le coût du transport par chemin de fer sur le parcours entier durant les mois d'hiver et peut alors vendre le blé moins cher que le blé de l'Argentine en Europe même dans les mois où le blé de l'Argentine est intrinsèquement le moins cher possible. Les champs de blé de l'Australie sont dans une position bien plus avantageuse par rapport à l'océan que ceux de l'Ouest canadien, et lorsque les taux océaniques ne sont que de 10 à 12 cents le boisseau plus élevés que les taux de New-York, le blé dur de l'Australie peut faire concurrence au blé dur du Canada sur les marchés du Royaume-Uni, mais lorsque l'écart devient bien plus considérable, ceci devient impraticable. Le taux arbitraire maximum de 61 cents le boisseau établi par le gouvernement de l'Australie au mois d'octobre 1915, a laissé un écart d'environ 20 cents le boisseau, ce qui est bien plus considérable que la différence dans le coût intérieur; et il serait important de savoir quelle quantité de blé pourrait être exportée de l'Australie à un taux qui n'est pas la moitié aussi favorable aux bateaux que les taux qui ont cours dans d'autres lignes de commerce, et, si l'on obtiendrait une compensation des taux des autres effets à l'intérieur ou à l'extérieur du pays. L'Australie pourrait, sans doute, sortir du dilemme créé par les conditions de la guerre par suite de l'extension d'influence sur le trafic océanique et sur l'expédition pendant la durée de la guerre par les gouvernements de l'Europe.

Il est évident que non seulement les conditions générales du transport océanique détermine la répartition du commerce international, mais que, dans le cas d'un changement dans la base du taux de fret, et même lorsqu'il n'y a pas de différence en faveur ou au préjudice d'une route quelconque, il existe un facteur ayant une puissance si variée qu'il semble produire des effets différents selon le degré auquel les taux augmentent ou diminuent.

MONTHLY RETURNS OF CANADIAN CHARTERED BANKS 1909 TO 1914

FIG. 1. CURRENT LOANS IN CANADA AND OTHER PRINCIPAL BANKING ACCOUNTS.

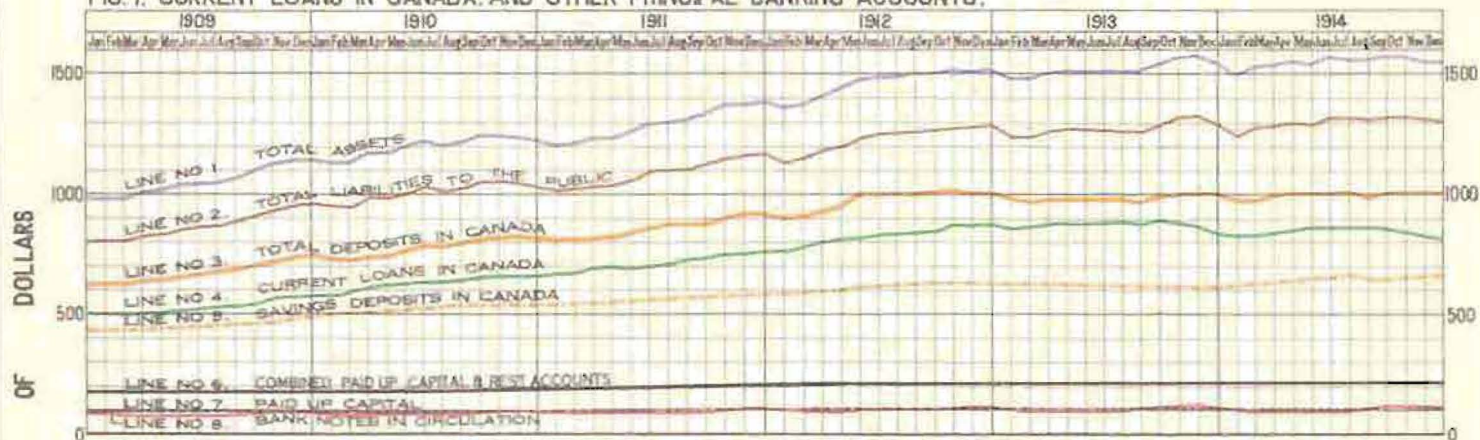
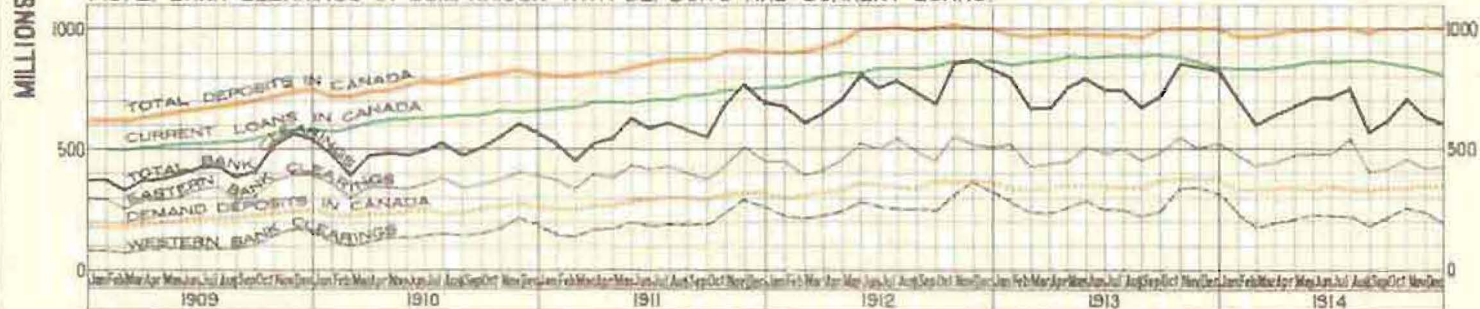


FIG. 2. BANK CLEARINGS IN COMPARISON WITH DEPOSITS AND CURRENT LOANS.



RAPPORT DES BANQUES EN CANADA.

Le commerce et le transport des marchandises demandent de l'argent, et, par conséquent, les ressources et les méthodes, les taux de l'intérêt, et les taux et les facilités de correspondance dans l'échange international sont les conditions fondamentales de la production, du commerce et du transport. Les conditions financières peuvent aider ou entraver le développement et la direction qu'il suit, et peut être mis parmi les causes de la répartition et de la déviation du trafic. Pour ces raisons, les faits concernant les finances doivent être étudiés en même temps que tous les autres faits principaux et avec le même soin. Ici seulement seront indiqués quelques-uns des points importants des ressources et des affaires des banques autorisées en Canada.

Dans quelle mesure les banques autorisées au Canada aident-elles le côté financier du commerce ordinaire en Canada? Quelle proportion de leurs ressources consacrent-elles à cette fin? Comment sont réparties d'un bout de l'année à l'autre les sommes qu'elles consacrent à cette fin? A titre de dépositaires sûrs et utiles, les banques rendent service au public, mais le grand service qu'elles rendent au commerce consiste dans les avances de fonds qu'elles font pour faciliter la transaction des affaires. La plupart des avances faites pour les fins des transactions commerciales paraissent dans les comptes sous le titre "Prêts courants et escomptes en Canada". Nous n'étudierons que cette catégorie de prêts dans sa relation à d'autres faits importants du commerce des banques; bien que l'on doive se rappeler que les banques font aussi d'autres prêts au Canada, tels que les prêts au gouvernement, et des prêts remboursables sur demande et à brève échéance sur la garantie des actions, débentures et actions, lesquels ne se rapportent pas tous au commerce d'échange des fonds, mais qui sont souvent la forme sous laquelle des avances sont faites pour le commerce. Les prêts sur demande et les prêts au gouvernement ne sont pas relativement bien considérables et les totaux ne varient pas beaucoup.

Conformément à la loi des banques, les banques autorisées soumettent au ministre des Finances des rapports donnant l'état de leurs principaux comptes à la fin de chaque mois. Ces rapports mensuels contiennent tous les principaux items d'un bilan qui concernent directement le public. Le rapport de l'actif donne la mesure des ressources totales des banques et établit ce qu'elles ont fait à l'aide de ces ressources, si elles les ont prêtées à des clients, placées dans des garanties ou dans des constructions, ou si elles les gardent dans leurs voûtes sous la forme d'argent ou de billets du Dominion. Le rapport des obligations indique l'endroit où les banques ont obtenu ces ressources, soit d'actionnaires, de déposants, de leur pouvoir d'émettre des billets de banque, ou de diverses ressources. Dans le diagramme 22, figure 1, se trouvent donnés les principaux items de ces rapports mensuels portant sur l'avance de fonds pour le commerce général du Canada pour les six années écoulées de 1909 à 1914. Ce diagramme donne les montants en piastres, tandis que le diagramme 23 donne les relations en pourcentages de ces montants sur les ressources totales des banques pour chaque mois.

La ligne n° 1 dans la figure 1, diagramme 22, représente l'actif total de la banque à la fin de chaque mois, c'est-à-dire les ressources totales de la banque. Le pouvoir des banques de rendre service doit être en relation directe avec leurs ressources totales, variant lorsque leurs ressources varient. A partir du commencement de l'année 1909 au milieu de l'année 1913, les ressources totales des banques autorisées au Canada ont constamment augmenté, mais dans une ligne légèrement ondulée, indiquant de petites

augmentations des ressources vers les mois de mai et juin et des augmentations quelque peu plus importantes aux mois d'octobre et novembre, les dernières étant en partie calculées pour la mise en pratique du pouvoir d'émettre un surplus du cours à cette époque. Nous ne demanderons pas ici si oui ou non l'augmentation de ressources des banques ont été conformes à l'augmentation du commerce en général et, par conséquent, le besoin des transactions de banque; mais il est évident que les ressources actuellement en caisse à un temps quelconque établiront les limites dans lesquelles les banques peuvent rendre des services.

La ligne n° 2 indique le total du passif autre que les sommes dues aux actionnaires. La ligne n° 2, par conséquent, divise les ressources totales des banques en deux parties. Du bas de la figure à cette ligne se trouve comprise la partie des ressources totales venant des déposants et des autres créanciers, et créée par le pouvoir d'émettre des billets de banque. Cette partie est de beaucoup la plus grande des ressources des banques. Entre la ligne n° 2 et la ligne n° 1 se trouve la partie fournie par les actionnaires sous forme de capital payé, comptes réservés et balances des profits et pertes. Ce sont les irrégularités de la ligne n° 2 qui causent les irrégularités de la ligne n° 1; c'est-à-dire que ce sont les variations, particulièrement dans les dépôts et la circulation des billets de banque, qui donnent lieu aux fluctuations dans la ligne des ressources totales, les sommes appartenant aux actionnaires demeurant toujours les mêmes mais indiquant une augmentation constante.

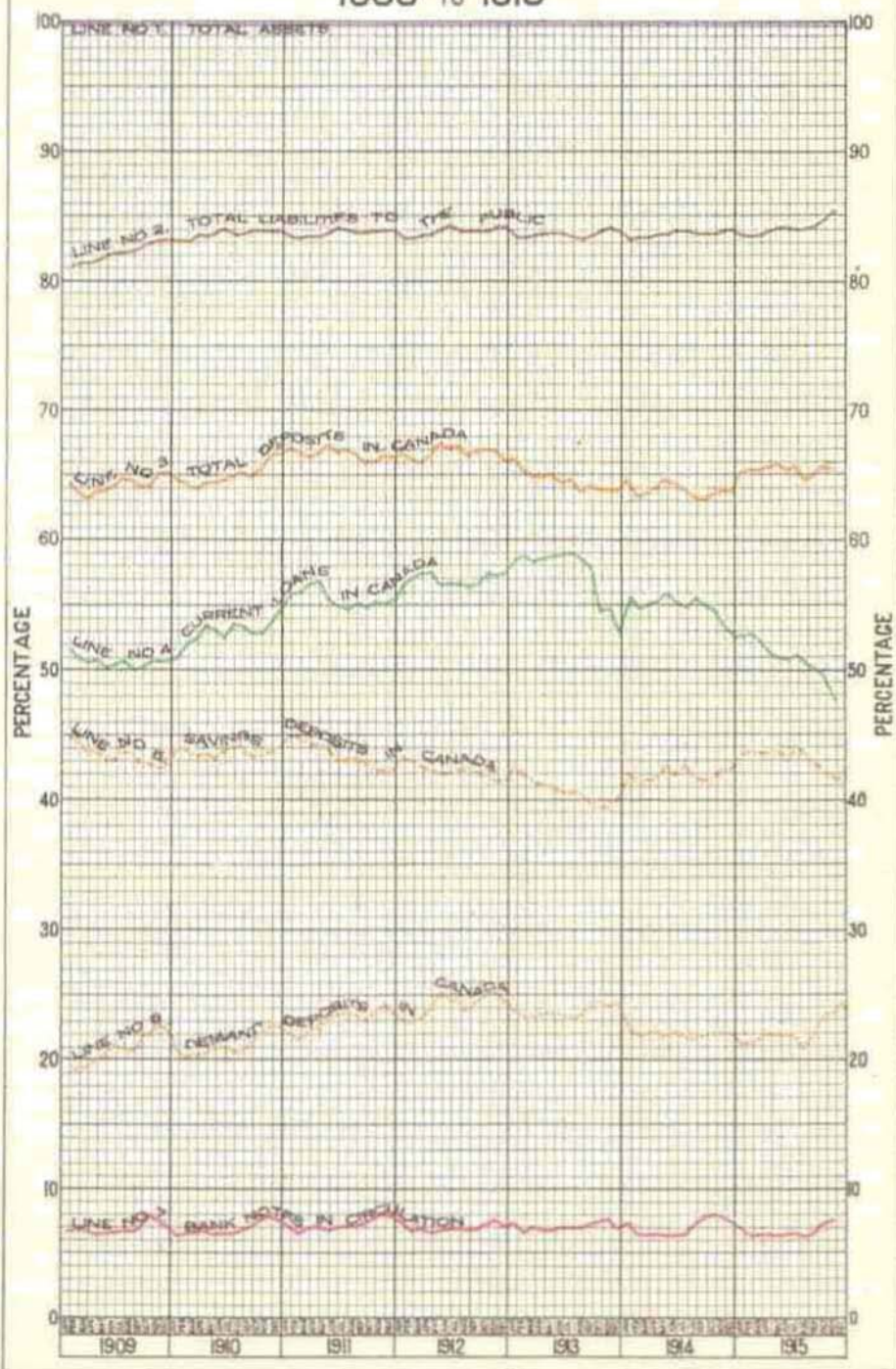
Certains détails se trouvent donnés séparément dans les lignes qui restent. Commençant au bas de la figure, la ligne rouge, ligne n° 8, donne le plus grand nombre des billets de banque en circulation à n'importe quelle époque de chaque mois. Le pouvoir d'émettre des billets de banque est limité au montant du capital payé, plus toutes les sommes déposées dans les réserves centrales de l'or, mais la loi des banques pourvoit à l'émission de billets de banque additionnels durant la saison ordinaire du transport des récoltes jusqu'à un montant n'excédant pas 15 pour 100 du capital entièrement payé et du fond de réserve des banques, et on a accordé de nouvelles extensions de ce pouvoir comme mesures temporaires de guerre. Les billets de banque ne sont émis que lorsqu'il y a une demande pour mettre en circulation un tel moyen d'échange, et on remarquera que, sauf durant les mois d'automne, la demande n'a pas été assez grande pour exiger l'usage entier des pouvoirs des banques sous ce rapport.

La ligne n° 7, représentant le capital payé, est pratiquement une ligne droite avec une légère et constante hausse. Le capital payé ne forme qu'une petite partie des ressources totales des banques. Les fonds de "balance ou réserve" des banques ont augmentés plus rapidement que le capital payé, au point que le montant en est presque égal à celui de ce dernier. Les fonds de réserve ajoutés au capital payé donnent le total de la contribution déterminée des actionnaires, aux ressources des banques, et ces fonds de réserve et ce capital payé combinés sont indiqués dans la ligne n° 6, plus les balances des profits et pertes qui font l'écart qu'il y a entre la ligne n° 1 et la ligne n° 2.

Les banques autorisées de Canada ne limitent pas leurs affaires au Canada, mais prennent part dans les opérations internationales du commerce du Canada et des finances du Canada, et, par l'entremise de leurs propres succursales ou par l'entremise d'agents, elles reçoivent des dépôts et font des prêts dans d'autres pays. Les prêts et les dépôts en d'autres endroits qu'en Canada sont compris dans les totaux de l'actif et du passif, et seront étudiés plus tard, mais dans ce diagramme ne sont donnés que les dépôts et les prêts courants faits au Canada.

Les dépôts faits par le public sont de deux sortes, ceux payables après la réception d'un avis ou à une autre date déterminée, ordinairement appelés dépôts à la caisse des épargnes, et ceux payables sur demande, lesquels d'ordinaire ne portent pas d'intérêt mais constituent les fonds contre lesquels sont émis les chèques de banque. Les banques doivent être en mesure de répondre instantanément à toutes demandes faites sur

PRINCIPAL BANKING ACCOUNTS AS PERCENTAGES OF TOTAL RESOURCES 1909 TO 1915



DOC. PARLEMENTAIRE No 19b

elles, et ne peuvent pas, par conséquent prêter ou placer pour des temps déterminés tous les fonds qu'elles ont en leur possession, mais elles doivent avoir en argent et en garanties réalisables à l'instant les sommes nécessaires pour répondre à toutes les demandes probables. Comme base des prêts courants, on peut se servir des dépôts à l'épargne d'une façon différente des dépôts sur demande. Pour cette raison, les dépôts à l'épargne au Canada sont indiqués séparément dans la ligne brisée jaune, ligne n° 5. On remarquera que les dépôts de ce genre augmentent d'un bout à l'autre de la période sans subir de bien sensibles variations. Si l'on ajoute les dépôts sur demande aux dépôts à l'épargne, le résultat se trouve donné dans la ligne n° 3, qui donne le total des dépôts faits par le public en Canada.

Prenant maintenant la ligne n° 4, nous avons les sommes avancées chaque mois sous forme de prêts courants et escomptées en Canada. Ces sommes, comme nous l'avons déjà fait remarquer, ne comprennent pas les prêts sur demande en Canada ou les prêts faits au gouvernement canadien, et, sans doute, ne comprennent pas les prêts faits ailleurs qu'en Canada. On remarquera :

1. Que la ligne n° 1 va constamment en montant du mois de février 1909 au mois de septembre 1913. Le total des prêts courants a augmenté d'année en année et presque de mois en mois. À la vérité, durant les cinquante-cinq mois plus haut donnés il n'y a eu que sept occasions où les prêts courants au cours de n'importe quel mois n'ont pas surpassé ceux du mois précédent. Une augmentation d'affaires si régulière est plutôt remarquable. Il est évident qu'il n'y a rien d'erratique dans cette partie du commerce des banques. Quant aux totaux, on n'a pas diminué les ressources par suite des prêts faits en une année ou en une partie de l'année, et il n'y a pas eu de développement subit à aucune époque. Le total des prêts n'a pas été réduit durant les mois d'été afin d'accumuler des ressources pour l'automne, car les prêts d'été ont été, chaque année, plus considérables que les prêts du printemps, et chaque automne, les prêts ont été plus considérables que les prêts de l'été, tandis que les prêts du printemps suivant ont été plus considérables que ceux de l'automne précédent. Les prêts augmentent à mesure que le total des ressources augmente, mais évidemment à un taux légèrement plus rapide.

2. Que les prêts courants au Canada, prêts faits pour un délai déterminé, ont été plus considérables que les dépôts au Canada placés dans les banques pour un temps déterminé, ou sujets à un avis, et que les prêts courants ont augmenté plus rapidement que les dépôts à l'épargne.

3. Qu'après le mois de septembre 1913, les taux ont été réellement réduits, lorsque s'est fait sentir la réaction dans les affaires, et que la ligne a suivi une direction descendante.

Les affaires au Canada ont rapidement augmenté de 1909 à la mi-été, 1913, mais elles ont varié en activité et en volume à différentes périodes de l'année. Les prêts de banque n'ont subi aucune variation importante à époque fixe. Les services rendus par quoi que ce soit dépendent, cependant, du nombre de fois que l'on en jouit dans un temps déterminé. Si le bilan des affaires au Canada ne s'établissait qu'une fois l'année, et si les prêts de banques étaient tous faits pour une période de douze mois, un seul service serait alors rendu par les ressources consacrées aux prêts des banques; mais si le bilan des affaires était établi deux fois l'année et les prêts faits pour un délai moyen de six mois, l'utilité des prêts serait alors doublée, et si l'on faisait les prêts tous les trois mois, le service serait quadruplé. Comme nous n'avons pu obtenir aucun fait pouvant donner la moyenne de fois que le bilan des affaires est dressé dans le commerce général du Canada ni le délai moyen des prêts courants, l'on peut trouver dans les archives des compensations des banques la preuve de l'activité périodique à se servir des ressources des banques mises à la disposition des particuliers. La plupart des paiements dans le commerce sont faits par chèques tirés sur des comptes de dépôts sur demande, comptes

qui sont au moins en partie le produit des prêts des banques. Lorsqu'un chèque passe d'un client d'une banque à un autre client de la même banque l'échange se fait dans cette banque sans formalités publiques; mais lorsque l'échange se fait entre des clients de banques différentes, l'ajustement se fait alors par l'entremise de la chambre de compensation et les totaux ainsi ajustés aux différentes chambres de compensation sont régulièrement publiés. Les rapports des chambres de compensation sont donc le relevé des sommes qui changent de banque de temps en temps.

Dans la figure 2 du diagramme 22 se trouvent indiqués (1) les totaux mensuels des compensations des banques en Canada, la ligne noire donnant le total des compensations faites chaque mois au Canada, la ligne noire pointillée indiquant la proportion des compensations dans l'Est du Canada, et la ligne brisée la proportion dans l'Ouest du Canada, y compris Fort-William après l'organisation de la chambre de compensation en cet endroit en 1911. On a ajouté dans cette figure les lignes du total des dépôts, des dépôts sur demande et des prêts courants en Canada afin que l'on puisse comparer les sommes en circulation. On remarquera que les compensations des banques indiquent de nombreuses fluctuations, mais que chaque année a les mêmes caractéristiques, une augmentation aux mois de mai et de juillet et une bien plus considérable augmentation aux mois d'octobre et de novembre. Il y a une certaine différence entre les compensations de l'Est et de l'Ouest. Dans le dernier quart de l'année, de 1909 à 1913, les compensations représentaient plus que le double du montant des dépôts sur demande. Si l'on pouvait supposer que seulement des chèques tirés sur des comptes de dépôts sur demande, et des billets de banques tirés de ces comptes, ont été compensés, dans les trois derniers mois de l'année, par conséquent tous les montants de tous les comptes de dépôts sur demande au Canada ont changé de banques toutes les deux semaines.

Les banques ont échangé entre elles, dans plusieurs occasions, un montant égal, ou presque égal au montant total des prêts courants dans un mois. Ceci est une grande activité; et elle ne tient pas compte du montant total très considérable des règlements effectués entre des banques individuelles qui n'apparaissent pas dans les compensations. Il y a évidemment urgence des affaires deux fois par année à laquelle fait face la fréquence du chiffre d'affaires des fonds de banques à la disposition des particuliers, mais le total que les fonds des banques donne aux particuliers ne varie guère. Peut-être qu'un chiffre d'affaires aussi rapide à l'automne n'est pas désirable et qu'il comporte une tension indue, ou peut-être seulement dans le temps où le mécanisme financier fonctionne avec le plus d'efficacité.

Lorsqu'on examine les pourcentages, on voit les prêts courants au Canada sous un jour encore plus intéressant. Dans le diagramme 22, la ligne des prêts courants est l'une des plus régulières, mais dans le diagramme 23, où les comptes divers sont représentés en pourcentage des fonds totaux, elle devient la plus irrégulière de toutes les lignes. Il s'est produit des fluctuations dans les dépôts des banques et dans les autres fonds, mais les emprunts ont été très fermement maintenus, et par conséquent, la relation du pourcentage a fait voir des changements sensibles. Puis il est évident qu'entre 1909 et septembre 1913, les banques ont mis en circulation en prêts courants une proportion de leurs fonds qui augmentait continuellement chaque année. Les prêts courants au Canada ont augmenté relativement plus vite que tout autre item dans les comptes. La diminution après septembre 1913 est très frappante dans la ligne des pourcentages. Mais peut-être que le point le plus intéressant relatif à cette ligne est qu'il démontre clairement que les banques atteignent leur plus haut chiffre d'affaires, non pas l'automne, mais au printemps. Ceci est vrai tous les ans. Les banques peuvent, avec l'aide d'une circulation de billets un peu plus considérable alors requise, avec des dépôts légèrement plus considérables et avec une activité plus considérable dans le chiffre d'affaires, les banques peuvent faire face au vaste com-

¹ Annexe, tableau 39, p. 134, Statistiques, 1909-15.

DOC. PARLEMENTAIRE No 19b

merce de l'automne et au transport des récoltes avec relativement moins de fonds perdus qui leur échouent lorsque l'activité des règlements diminue après la fin de l'année et qu'il devient nécessaire de reporter pendant plusieurs mois ce qui n'a pas été liquidé à l'automne. Si, suivant une méthode saine de transiger les affaires de banques, il n'y a qu'une proportion des fonds qu'on peut sûrement consacrer à des prêts courants, alors il est évident que, de la manière dont les affaires sont actuellement organisées au Canada, les banques doivent s'attendre à une tension des affaires entre janvier et mars. Ceci est un fait très important.

Si on décidait, par exemple, qu'il serait dans l'intérêt du pays de retenir une plus grande proportion du blé afin d'éviter les opérations trop grandes de l'automne, la question se présenterait, si, avec les fonds actuels des banques, il serait praticable de reporter beaucoup plus considérables de prêts à fonds perdus de janvier à mars, et ceci amènerait d'autres questions à propos de la manière qu'on pourrait augmenter les fonds des banques, ou comment le système d'affaires pourrait être modifié de manière à mieux distribuer les prêts et de produire des chiffres d'affaires plus fréquents et plus particulièrement au printemps. Jusqu'où l'urgence des affaires causée par la nécessité d'obtenir la liquidation au moins une fois dans l'année explique-t-elle la vente au-dessous du prix juste à l'automne d'un grand nombre de produits, y compris le blé?

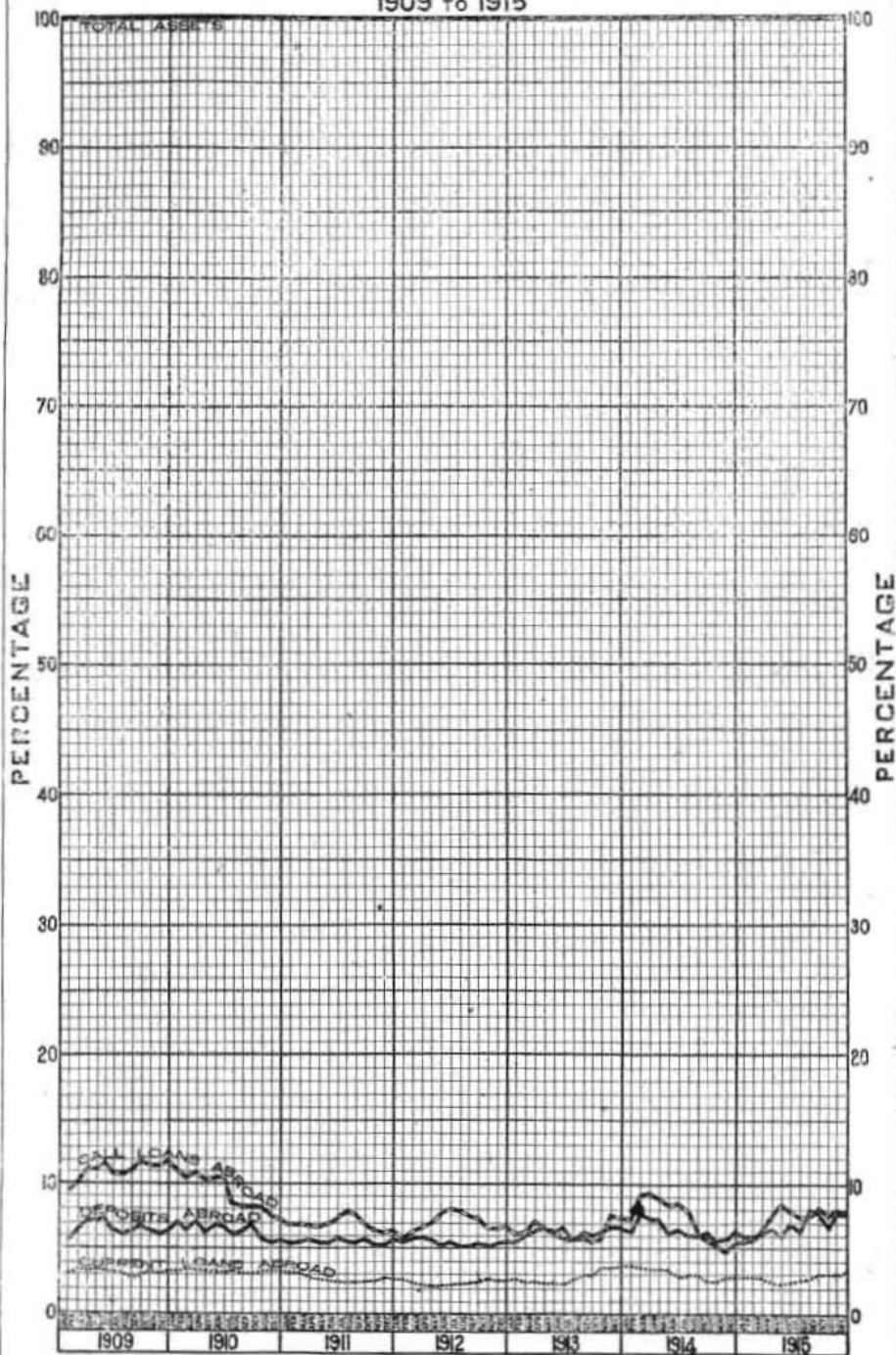
Est-ce que les banques canadiennes consacrent une proportion convenable de leurs fonds aux prêts courants au Canada? Est-ce qu'elles ne pourraient pas encore rendre de plus grands services de cette manière en conformité avec des affaires de banques saines et la conservation des qualités essentielles de sûreté et des réserves en espèces et liquides contre toute demande probable?

Est-ce qu'on pourrait augmenter les fonds des banques à même les fournitures financières locales? Les banques mobilisent les ressources financières d'un pays. Est-ce que les banques du Canada ont accompli ce devoir d'une manière satisfaisante, c'est-à-dire, est-ce que les fonds des banques peuvent être jugés seulement suivant leurs efforts pour augmenter leurs propres fonds et suivant l'usage qu'elles font des fonds qu'elles ont? Si on avait besoin de plus de fonds, il s'élèverait un problème qui pourrait ne pas impliquer une responsabilité spéciale de la part de n'importe quelle banque, et cette responsabilité ne retomberait nécessairement pas sur les banques en général. Si les fonds actuels des banques ne suffisent pas aux besoins des opérations canadiennes, est-ce qu'il serait plus sage de chercher des fonds supplémentaires temporaires de manière à faire face aux époques où l'urgence des affaires se fait sentir, ou à augmenter les fonds permanents qui deviendraient alors des frais permanents annuels pour le pays? Ou à quelle portée devrait-on adopter les deux moyens?

Où est-ce qu'on devrait chercher une solution partielle ou complète dans la solution de toute difficulté qui peut exister dans les modifications aux méthodes d'affaires et dans l'accélération du mécanisme financier? Si le système d'affaires du pays est tel que de longs termes de crédit sont accordés et si, par suite de la culture sur une grande échelle d'une seule céréale, on peut liquider seulement une fois par année bien des séries de crédits en souffrance, alors le même total de ressources financières va accomplir beaucoup moins qu'en vertu d'un système de règlements plus fréquents. De plus, si on distribue les règlements d'une manière uniforme durant l'année, au lieu de les accumuler dans la mi-été et dans l'automne, le même montant de fonds servira à un plus grand nombre d'opérations. Ces questions sont seulement mentionnées ici comme étant les points les plus évidents que les faits soumis suggèrent à l'étude.

On peut faire quelques remarques en ce qui concerne les autres lignes dans le diagramme 23. La ligne n° 1, l'actif total, ou le total des fonds, est sans doute, une ligne droite à 100 pour 100. Depuis le commencement de 1910 jusqu'à la fin des premiers trois mois de 1915, le montant total du passif s'est tenu de près dans le voisinage de 84 pour 100. Si les contributions des actionnaires sont ou ne sont pas aussi

CALL LOANS, CURRENT LOANS AND DEPOSITS
ELSEWHERE THAN IN CANADA. AS PERCENTAGES OF
TOTAL RESOURCES OF CANADIAN BANKS
1909 TO 1915



DOC. PARLEMENTAIRE No 19b

considérables qu'elles devraient l'être, il est évident que durant cette période elles ont augmenté en proportion aussi vite que les dépôts et les autres fonds des banques. En 1909, durant la reprise des affaires après la dépression de 1907-1908, les dépôts ont augmenté plus rapidement que les comptes du capital et du fonds de réserve, et de nouveau en 1915 les accumulations grandissantes de l'argent du public dans les banques a donné à la ligne indiquant les obligations au public un mouvement ascensionnel.

Le montant total des dépôts au Canada, la ligne n° 3 a varié seulement un peu en pourcentage durant toute la période, mais ils ont formé un pourcentage plus considérable des fonds des banques en 1911 et en 1912 que durant les autres années. Les lignes n° 5 et 6 montrent séparément les dépôts d'épargne et les dépôts de demandes. On remarquera que ces deux lignes tendent à s'approcher l'une l'autre de 1909 jusqu'à la fin de 1913. Les dépôts des épargnes n'ont pas augmenté autant que les autres fonds de banques tandis que les dépôts de demandes ont augmenté leur pourcentage. On a gardé relativement plus de fonds dans les comptes ouverts actifs durant 1911, 1912 et 1913. Avec la diminution des affaires dans la seconde moitié de 1913, les dépôts d'épargne ont commencé d'indiquer une augmentation relative jusqu'à la reprise des affaires dans la seconde moitié de 1915. On remarquera que les fluctuations dans ces lignes se présentent à différentes époques de l'année, les augmentations dans les dépôts de demandes survenant pendant ces périodes qui, comme l'indiquent les compensations des banques, sont les périodes où les règlements s'effectuent le plus. Les dépôts des épargnes ont commencé d'indiquer une augmentation relative jusqu'à la reprise des affaires dans la seconde moitié de 1915. On remarquera que les fluctuations dans ces de placer à cette époque une proportion quelque peu plus considérable de leurs fonds en prêts courants?

La ligne n° 7 donne le maximum de la circulation des billets de banque en pourcentage du total des fonds. En apparence, il est nécessaire d'avoir de 6½ pour 100 à 8 pour 100 des fonds des banques pour servir d'agent monétaire.

On a ajouté le diagramme 24 afin de démontrer dans leurs proportions relatives les opérations ordinaires de banque transigées à l'étranger par les banques qui ont des chartes au Canada. Les prêts sur demande et les prêts courants sont placés et les dépôts sont acceptés par les banques canadiennes "ailleurs qu'au Canada". Ces comptes sont représentés dans le diagramme 24 dans leur rapport de pourcentage aux fonds totaux des banques. Il est évident que le chiffre des affaires à l'étranger est comparativement faible. Les banques canadiennes ont tiré à peu près 6 pour 100 de leurs recettes totales des dépôts et elles ont placé environ 3 pour 100 de leurs recettes dans des prêts courants, ailleurs qu'au Canada.

Mais les banques ont aussi placé des prêts sur demande à l'étranger variant de presque 12 pour 100 à moins de 5 pour 100 de leurs recettes totales. Le montant net des recettes employées à l'étranger, en retranchant les dépôts des prêts sur demande et courants, a varié par conséquent de presque 9 pour 100 à moins que 2 pour 100. Différentes banques se livrent à ces opérations à des degrés qui varient beaucoup, mais on ne peut que considérer ici les totaux. Les prêts sur demande à l'étranger indiquent les pourcentages les plus considérables en 1909 et en 1910, lorsque le marché financier subissait encore les effets d'une dépression générale. La proportion a encore augmenté dans la première partie de 1914 au cours d'une autre dépression générale. De plus forts pourcentages ont été portés à l'étranger dans le milieu de l'année qu'au printemps ou à l'automne. On a évidemment retiré des fonds de l'étranger pour se préparer au transport de la récolte, mais il est intéressant de remarquer que les retraits extrêmes sont pour presque tous les ans au mois de janvier pour se préparer en apparence au plus grand nombre des prêts courants au Canada. Ces prêts ont été brusquement réduits après la déclaration de guerre en 1914. Les banques expliquent les prêts sur demande à l'étranger comme étant un placement désirable pour des fonds qu'il faut garder comme réserves immédiatement réalisables.

Une étude des principes et de la politique des opérations de banque ne peut pas être entreprise comme étant dans la portée des problèmes spéciaux référés à la commission du canal de la baie Georgienne, et cet essai d'étude de certaines conditions des affaires de banque a été présenté principalement afin de suggérer qu'en ce qui concerne ces problèmes spéciaux, la discussion devrait reconnaître qu'il y a des faits élémentaires dans la finance, et que le problème de la finance est inséparable des problèmes du développement et de la distribution.