

ANNEXE.

DU FRET A DESTINATION ET EN PROVENANCE DU LAC SUPERIEUR.

CANAUX DU SAULT-SAINTE-MARIE.—Total du trafic du fret.

TABLEAU N° 1.

Direction.	1911.		1912.		1913.		1914.		1915.	
	Montant (tonnes).	Pour-cent.	Montant (tonnes).	Pour-cent.	Montant (tonnes).	Pour-cent.	Montant (tonnes).	Pour-cent.	Montant (tonnes).	Pour-cent.
Vers l'est	36,429,399	68·13	55,377,687	76·42	59,205,853	74·27	39,470,663	71·29	56,369,242	79·07
Vers l'ouest....	17,047,817	31·87	17,094,989	23·58	20,512,491	25·73	15,899,271	28·71	14,921,062	20·93
Total ...	53,477,216		72,472,676		79,718,344		55,369,934		71,290,304	

CANAUX DU SAULT-SAINTE-MARIE.—Origine du trafic du fret.

DES PORTS CANADIENS.

TABLEAU N° 2.

Direction.	1911.		1912.		1913.		1914.		1915.	
	Montant (tonnes).	Pour-cent.	Montant (tonnes).	Pour-cent.	Montant (tonnes).	Pour-cent.	Montant (tonnes).	Pour-cent.	Montant (tonnes).	Pour-cent.
Vers l'est.....	2,934,669	8·05	4,026,348	7·27	6,103,847	10·30	4,078,546	10·33	6,283,998	11·14
Vers l'ouest....	717,493	4·20	855,689	5·05	771,410	3·27	549,062	3·45	451,553	3·02
Total.....	3,652,162		4,882,037		6,875,257		4,627,608		6,735,551	

DES PORTS DES ETATS-UNIS.

Vers l'est	33,494,730	91·95	51,351,339	92·73	53,102,006	89·70	35,392,117	89·67	50,085,244	88·86
Vers l'ouest....	16,330,324	35·80	16,239,300	94·95	19,741,081	96·73	15,350,209	96·55	14,469,509	96·98
Total.....	49,825,054		67,590,639		72,843,087		50,742,326		64,554,753	

CANAUX DU SAULT-SAINTE-MARIE.—Destination du trafic du fret.

AUX PORTS DU CANADA.

TABLEAU N° 3.

Direction.	1911.		1912.		1913.		1914.		1915.	
	Montant (tonnes.)	Pour cent.	Montant (tonnes.)	Pour cent.	Montant (tonnes.)	Pour cent.	Montant (tonnes.)	Pour cent.	Montant (tonnes.)	Pour cent.
Vers l'est.....	2,175,461	5·97	3,129,937	8·97	3,619,636	6·11	3,423,211	8·67	2,937,056	5·21
Vers l'ouest....	5,087,637	29·84	4,971,517	29·08	5,954,388	29·02	3,196,756	20·10	2,761,722	18·51
Total.....	7,263,098		8,101,454		9,574,024		6,619,967		5,698,778	

AUX PORTS DES ETATS-UNIS.

Vers l'est.....	34,253,938	94·03	52,247,750	91·03	55,586,217	93·89	36,047,452	91·33	53,432,186	94·79
Vers l'ouest....	11,960,180	70·16	12,123,472	70·92	14,558,103	70·98	12,702,515	79·90	12,159,340	81·49
Total.....	46,214,118		64,371,222		70,144,320		48,749,967		65,591,526	

CANAUX DU SAULT-SAINTE-MARIE.—Total du trafic du fret par régions de lacs et par nationalité des navires.

DU LAC SUPÉRIEUR VERS L'EST AU

TABLEAU N° 4.

Fret transporté par les navires.	Lac Michigan.		Lac Huron.		Lac Érié.		Lac Ontario.		Total.	
	Tonnes.	Pour cent.	Tonnes.	Pour cent.	Tonnes.	Pour cent.	Tonnes.	Pour cent.	Tonnes.	Pour cent.
1911.										
Canadiens.....	14,506	·68	1,155,815	54·90	228,318	10·84	706,581	33·56	2,105,220	5·77
Américains....	4,203,576	12·24	343,294	1·00	29,736,083	86·63	41,226	·12	34,324,179	94·23
Total.....	4,218,082	11·57	1,499,109	4·11	29,964,401	82·25	747,807	2·07	36,429,399	
1912.										
Canadiens... ..	6,758	·24	1,656,347	59·77	375,307	13·54	732,415	26·43	2,770,827	5·00
Américains....	7,106,943	13·50	598,355	1·13	44,743,139	85·05	158,423	·30	52,606,860	95·00
Total.....	7,113,701	12·85	2,254,702	4·07	45,118,446	81·47	890,838	1·61	55,377,687	
1913.										
Canadiens.....	15,794	·46	1,820,349	53·69	804,353	23·73	749,364	22·10	3,389,860	5·72
Américains....	6,360,741	11·39	625,596	1·12	48,622,748	87·11	206,908	·37	55,815,993	94·28
Total ...	6,376,535	10·77	2,445,945	4·13	49,427,101	83·48	956,272	1·61	59,205,853	

DOC. PARLEMENTAIRE No 19b

DU LAC SUPÉRIEUR VERS L'EST AU—Fin.

Fret transporté par les navires.	Lac Michigan.		Lac Huron.		Lac Érié.		Lac Ontario.		Total.	
	Tonnes.	Pour cent.	Tonnes.	Pour cent.	Tonnes.	Pour cent.	Tonnes.	Pour cent.	Tonnes.	Pour cent.
1914.										
Canadiens	39,459	1·22	1,625,024	50·46	1,033,637	32·09	522,216	16·21	3,220,336	8·15
Américains	4,173,762	11·51	260,485	·71	31,720,742	87·50	95,338	·26	36,250,327	91·85
Total	4,213,221	10·67	1,885,509	4·78	32,754,379	82·98	617,554	1·57	39,470,663	
1915.										
Canadiens	60,728	1·96	1,618,197	52·64	1,119,241	36·40	279,415	9·00	3,077,581	5·45
Américains	6,571,906	12·33	415,616	·78	46,205,318	86·80	98,821	·09	53,291,661	94·55
Total	6,632,634	11·77	2,033,813	3·61	47,324,559	83·95	378,236	·67	56,369,242	

AU LAC SUPÉRIEUR VERS L'OUEST DU.

1911.										
Canadiens	25,830	1·69	314,264	20·57	785,746	51·43	401,904	26·30	1,527,744	8·96
Américains	265,074	1·70	128,613	·82	15,112,219	97·37	14,167	·09	15,520,073	91·04
Total	290,904	1·71	442,877	2·60	15,897,965	93·25	416,071	2·45	17,047,817	
1912.										
Canadiens	31,085	2·52	350,100	28·38	364,395	29·54	487,907	39·55	1,233,487	7·21
Américains	310,562	1·95	120,979	·76	15,311,519	96·53	118,442	·74	15,861,502	92·79
Total	341,647	2·00	471,079	2·76	15,675,914	91·68	606,349	3·55	17,094,989	
1913.										
Canadiens	33,980	2·21	345,854	22·46	735,200	47·74	424,705	27·58	1,539,739	7·50
Américains	293,565	1·54	94,091	·49	18,561,905	97·83	23,191	·14	18,972,752	92·50
Total	327,545	1·59	439,945	2·14	19,297,105	94·07	447,896	2·20	20,512,491	
1914.										
Canadiens	201	·02	304,688	18·13	1,178,355	70·11	197,359	11·74	1,680,603	10·57
Américains	250,237	1·76	123,212	·87	13,824,836	97·23	20,383	·14	14,218,668	89·43
Total	250,438	1·57	427,900	2·69	15,003,191	94·36	217,742	1·38	15,899,271	
1915.										
Canadiens	6,312	·47	268,701	20·13	913,255	68·39	147,044	11·01	1,335,312	8·95
Américains	268,778	1·98	290,749	2·14	13,005,567	95·73	20,656	·15	13,585,750	91·05
Total	275,090	1·84	559,450	3·74	13,918,822	93·18	167,700	1·24	14,921,062	

ADDITION DES TOTAUX À DESTINATION DE L'EST ET DE L'OUEST.

Fret transporté par les navires.	Lac Michigan.		Lac Huron et baie Georgienne.		Lac Érié.		Lac Ontario et fleuve Saint-Laurent.		Grand total.	
	Montant (tonnes).	Pour- cent.	Montant (tonnes).	Pour- cent.	Montant (tonnes).	Pour- cent.	Montant (tonnes).	Pour- cent.	Montant (tonnes).	Pour- cent.
1911.										
Canadiens.....	40,336	1·1	1,470,079	40·5	1,014,064	27·9	1,108,485	30·4	3,632,964	6·79
Américains....	4,468,647	8·96	471,907	·93	44,848,302	89·00	55,393	1·11	49,844,249	93·21
Total.....	4,508,983	8·42	1,941,986	3·63	45,862,366	85·77	1,163,878	2·17	53,477,213	
1912.										
Canadiens.....	37,843	·94	2,006,447	50·1	739,702	18·4	1,220,322	30·5	4,004,314	5·52
Américains....	7,417,565	10·85	719,334	1·05	60,054,658	87·7	276,865	·4	68,468,362	94·48
Total....	7,455,348	10·30	2,725,781	3·76	60,794,360	83·84	1,497,187	2·07	72,472,676	
1913.										
Canadiens.....	49,774	1·01	2,166,203	43·9	1,539,553	31·25	1,174,069	23·8	4,929,599	6·18
Américains....	6,654,306	8·90	719,687	·96	67,184,653	89·8	230,099	·31	74,788,745	93·82
Total.....	6,704,080	8·40	2,885,890	3·62	68,724,206	86·20	1,404,168	1·76	79,718,344	
1914.										
Canadiens....	39,660	·81	1,929,712	39·35	2,211,992	45·08	719,515	14·69	4,900,939	8·86
Américains....	4,423,999	8·85	383,697	·77	45,545,578	91·00	115,721	·23	50,468,995	91·14
Total.....	4,463,659	8·36	2,313,409	4·16	47,757,570	85·97	835,298	1·51	55,369,934	
1915.										
Canadiens.....	67,040	1·52	1,886,898	42·80	2,032,496	46·00	426,459	9·67	4,412,893	6·19
Américains....	6,840,684	10·22	706,365	1·05	59,210,885	88·54	119,477	·18	60,877,411	93·80
Total.....	6,907,724	9·69	2,593,263	3·64	61,243,381	85·90	545,936	·76	71,290,304	

DOC. PARLEMENTAIRE No 19b

CANAUX DU SAULT-SAINTE-MARIE.—Trafic du fret canadien.

PAR RÉGIONS DES LACS.

TABLEAU N° 5.

Direction.	Lac Ontario et fleuve Saint-Laurent		Lac Érié.		Lac Huron et baie Georgienne.		Lac Michigan.		Total tonnes.
	Total (tonnes).	Pour cent.	Total (tonnes).	Pour cent.	Total (tonnes).	Pour cent.	Total (tonnes).	Pour cent.	
1911.									
Vers l'est.....	666,696	22·71	1,259,548	42·91	980,509	33·42	27,961	·98	2,934,669
Vers l'ouest.....	385,296	53·68	17,187	2·49	315,010	43·92	.....	.....	717,493
Total combiné.....	1,051,992	28·82	1,276,735	34·92	1,295,519	35·50	27,961	·76	3,652,162
1912.									
Vers l'est.....	682,150	16·95	1,909,037	47·41	1,405,850	34·90	29,311	·74	4,026,348
Vers l'ouest.....	486,276	56·82	21,367	2·50	348,046	40·68	.....	.....	855,689
Total combiné....	1,168,426	23·94	1,930,404	39·54	1,753,896	35·91	29,311	·61	4,882,037
1913.									
Vers l'est.....	713,169	11·68	3,298,667	54·04	2,007,980	32·89	84,031	1·38	6,103,847
Vers l'ouest.....	394,148	51·09	23,867	3·09	353,395	45·81	.....	.....	771,410
Total combiné.....	1,107,317	16·10	3,322,534	48·33	2,361,375	34·34	84,031	1·22	6,875,257
1914.									
Vers l'est.....	508,044	12·44	1,960,720	48·09	1,549,777	38·02	60,005	1·47	4,078,546
Vers l'ouest.....	186,926	34·04	57,048	10·36	305,088	55·60	.....	.....	549,062
Total combiné.....	694,970	15·02	2,017,768	43·61	1,854,865	40·08	60,005	1·29	4,627,608
1915.									
Vers l'est.....	264,361	4·21	4,264,058	67·86	1,627,706	25·90	127,273	2·03	6,283,998
Vers l'ouest.....	141,020	31·23	41,719	9·24	268,823	59·53	.....	.....	451,553
Total combiné....	405,381	6·02	4,306,368	63·92	1,896,529	28·17	127,273	1·80	6,735,551

CANAUX DU SAULT-SAINTE-MARIE.—Trafic du fret canadien aux ports canadiens.

PAR RÉGIONS DES LACS.

TABLEAU N° 6.

Direction.	Lac Ontario et fleuve Saint-Laurent.		Lac Érié.		Lac Huron et baie Georgienne.		Lac Michigan.		Total (tonnes).
	Total (tonnes).	Pour cent.	Total (tonnes).	Pour cent.	Total (tonnes).	Pour cent.	Total (tonnes).	Pour cent.	
1911.									
Vers l'est.....	666,696	37 68	173,525	9 80	929,856	52 52	.....	.....	1,770,077
Vers l'ouest.....	375,326	55 05	17,187	2 52	289,543	42 43	.....	.....	682,056
Total combiné.....	1,042,022	42 51	190,712	7 78	1,219,399	49 71	.....	.....	2,452,133
1912.									
Vers l'est.....	682,150	29 31	346,971	14 88	1,299,829	55 81	.....	.....	2,328,950
Vers l'ouest.....	474,182	58 21	19,017	2 33	321,710	39 46	.....	.....	814,909
Total combiné.....	1,156,332	36 79	365,988	10 61	1,621,539	51 60	.....	.....	3,143,859
1913.									
Vers l'est.....	713,169	23 29	694,592	22 68	1,654,098	54 02	.....	.....	3,061,859
Vers l'ouest.....	388,666	52 93	21,867	2 97	323,700	44 08	.....	.....	734,233
Total combiné.....	1,101,835	29 02	716,459	18 87	1,977,798	52 10	.....	.....	3,796,092
1914.									
Vers l'est.....	508,044	17 61	869,363	30 11	1,508,564	52 28	.....	.....	2,885,971
Vers l'ouest.....	185,447	35 02	49,998	9 44	294,029	55 54	.....	.....	529,474
Total combiné.....	693,491	20 29	919,361	26 91	1,802,593	52 80	.....	.....	3,415,445
1915.									
Vers l'est.....	264,361	10 30	845,823	32 95	1,456,847	56 75	.....	.....	2,567,031
Vers l'ouest.....	120,808	28 32	41,710	9 76	264,614	61 92	.....	.....	427,132
Total combiné.....	385,169	12 86	887,533	29 62	1,721,461	57 52	.....	.....	2,994,163

DOC. PARLEMENTAIRE No 19b

CANAUX DU SAULT-SAINTE-MARIE.—Trafic canadien aux ports canadiens.

PAR RÉGIONS DES LACS.

TABLEAU N° 7.

Direction.	Lac Ontario et fleuve Saint-Laurent.		Lac Érié.		Lac Huron et baie Georgienne.		Lac Michigan.		Total (tonnes).
	Total (tonnes).	Pour- cent.	Total (tonnes).	Pour- cent.	Total (tonnes).	Pour- cent.	Total (tonnes).	Pour- cent.	
1911.									
Vers l'est.			1,086,023	93·25	50,653	4·35	27,916	2·40	1,164,592
Vers l'ouest.	9,970	28·18			25,467	71·82			35,437
Total combiné ..	9,970	8·84	1,086,023	90·52	76,120	6·32	27,916	2·32	1,200,029
1912.									
Vers l'est.			1,562,066	92·02	106,021	6·25	29,311	1·73	1,697,398
Vers l'ouest.	12,094	29·62	2,350	5·76	26,336	64·62			40,780
Total combiné ...	12,094	7·9	1,564,416	90·00	132,357	7·62	29,311	1·68	1,738,178
1913.									
Vers l'est.			2,604,875	85·60	353,882	11·63	84,031	2·76	3,041,988
Vers l'ouest.	5,482	14·74	2,060	5·38	29,695	79·87			37,177
Total combiné ...	5,482	17	2,606,875	84·63	383,577	12·46	84,031	2·73	3,079,165
1914.									
Vers l'est.			1,091,357	91·51	41,213	3·46	60,005	5·03	1,192,575
Vers l'ouest.	1,479	7·55	7,050	36·00	11,059	56·45			19,588
Total combiné	1,479	12	1,098,407	90·62	52,272	4·31	65,005	4·95	1,212,163
1915.									
Vers l'est.			3,418,835	91·98	170,859	4·60	127,273	3·42	3,716,967
Vers l'ouest.	20,212	82·76			4,209	17·24			24,421
Total combiné	20,212	54	3,418,835	91·38	175,068	4·68	127,273	3·40	3,741,388

CANAL DU SAULT-SAINTE-MARIE.—Trafic du fret venant des Etats-Unis.

PAR RÉGIONS DES LACS.

TABLEAU N° 8.

Direction.	Lac Ontario et fleuve Saint-Laurent.		Lac Érié.		Lac Huron et baie Georgienne.		Lac Michigan.		Total (tonnes).
	Total (tonnes)	Pour cent.	Total (tonnes).	Pour cent.	Total (tonnes).	Pour cent.	Total (tonnes).	Pour cent.	
1911.									
Vers l'est.	81,111	24	28,704,853	85 80	518,600	1 55	4,190,166	12 51	33,494,730
Vers l'ouest.	30,775	19	15,880,778	97 25	127,867	78	290,904	1 78	16,330,324
Total combiné.	111,886	22	44,585,631	89 48	646,467	1 30	4,481,070	9 00	49,825,054
1912.									
Vers l'est.	208,658	41	43,209,409	84 15	848,852	1 65	7,084,390	13 80	51,351,339
Vers l'ouest.	120,073	74	15,654,547	96 38	123,033	76	341,647	2 12	16,239,300
Total combiné.	328,731	49	58,863,956	87 09	971,885	1 44	7,426,037	10 98	67,596,639
1913.									
Vers l'est.	243,163	46	46,128,434	86 86	437,965	82	6,292,504	11 85	53,102,006
Vers l'ouest.	53,748	27	19,273,238	97 63	86,556	43	327,545	1 66	19,741,081
Total combiné.	296,911	41	65,401,672	89 78	524,521	72	6,620,049	9 08	72,843,087
1914.									
Vers l'est.	109,510	31	30,793,659	87 00	335,732	95	4,153,216	11 74	35,392,117
Vers l'ouest.	30,816	20	14,946,143	97 37	122,812	80	250,438	1 63	15,350,209
Total combiné.	140,326	27	45,739,802	90 15	458,544	90	4,403,654	8 68	50,742,326
1915.									
Vers l'est.	113,875	27	43,059,901	85 92	406,107	81	6,505,361	13 00	50,085,244
Vers l'ouest.	26,680	18	13,877,112	95 91	290,627	2 01	275,090	1 90	14,469,509
Total combiné.	140,555	22	56,937,013	88 18	696,734	1 08	6,780,451	10 52	64,554,753

DOC. PARLEMENTAIRE No 19b

CANAUX DU SAULT-SAINTE-MARIE.—Trafic des Etats-Unis aux ports canadiens.

PAR RÉGIONS DES LACS.

TABLEAU N° 9.

Direction.	Lac Ontario et fleuve Saint-Laurent.		Lac Érié.		Lac Huron et baie Georgienne.		Lac Michigan.		Total (tonnes).
	Total (tonnes).	Pour cent.	Total (tonnes).	Pour cent.	Total (tonnes).	Pour cent.	Total (tonnes).	Pour cent.	
1911.									
Vers l'est.....	47,130	11·62	17,540	4·33	340,714	84·05	.....	.....	405,384
Vers l'ouest.....	19,428	·44	4,294,606	97·48	1,642	·04	89,405	2·04	4,405,581
Total combiné.....	66,558	1·38	4,312,146	89·63	342,356	7·12	89,405	1·87	4,810,965
1912.									
Vers l'est.....	166,517	20·78	41,950	5·24	592,520	73·98	.....	.....	800,987
Vers l'ouest.....	19,499	·47	4,001,149	96·25	16,781	·40	119,179	2·88	4,156,608
Total combiné.....	186,016	3·75	4,043,099	81·55	609,301	12·29	119,179	2·41	4,957,595
1913.									
Vers l'est.....	196,495	35·23	95,548	17·13	265,734	47·64	.....	.....	557,777
Vers l'ouest.....	43,374	·83	5,097,086	97·64	3,694	·07	76,001	1·46	5,220,155
Total combiné.....	239,869	4·15	5,192,634	89·87	269,428	4·66	76,001	1·31	5,777,932
1914.									
Vers l'est.....	65,689	12·22	220,573	41·05	250,978	46·73	.....	.....	537,240
Vers l'ouest.....	10,433	·39	2,651,504	99·41	.....	.....	5,341	·20	2,667,282
Total combiné.....	76,122	2·38	2,872,077	89·67	250,978	7·83	5,341	·17	3,204,522
1915.									
Vers l'est.....	76,583	20·69	99,786	26·97	193,656	52·34	.....	.....	370,025
Vers l'ouest.....	6,024	·26	2,322,228	99·47	26	·00	6,312	·27	2,334,590
Total combiné.....	82,607	3·05	2,422,014	89·56	193,682	7·16	6,312	·23	2,704,615

CANAUX DU SAULT-SAINTE-MARIE.—Trafic du fret en provenance des États-Unis à destination des ports des États-Unis.

PAR RÉGIONS DES LACS.

TABLEAU N° 10.

Direction.	Lac Ontario et fleuve Saint-Laurent.		Lac Érié.		Lac Huron et baie Georgienne.		Lac Michigan.		Total (tonnes).
	Total (tonnes).	Pour cent.	Total (tonnes).	Pour cent.	Total (tonnes).	Pour cent.	Total (tonnes).	Pour cent.	
1911.									
Vers l'est.....	33,981	10	28,687,313	86·70	177,886	54	4,190,166	12·66	33,089,346
Vers l'ouest.....	11,347	99	11,586,172	97·17	126,225	1·06	200,999	1·68	11,924,743
Total combiné.....	45,328	10	40,273,485	89·48	304,111	67	4,391,165	9·75	45,014,089
1912.									
Vers l'est.....	42,171	08	43,167,459	85·40	256,333	51	7,084,390	14·01	50,550,352
Vers l'ouest.....	100,574	83	11,653,398	96·45	106,252	88	222,468	1·84	12,082,692
Total combiné.....	142,745	23	54,820,857	87·53	362,584	58	7,306,858	11·66	62,633,044
1913.									
Vers l'est.....	46,608	08	46,032,886	87·61	172,231	33	6,292,504	11·97	52,544,229
Vers l'ouest.....	10,374	07	14,176,152	97·62	82,856	57	251,544	1·73	14,520,926
Total combiné.....	56,982	08	60,209,038	89·78	255,087	38	6,544,048	9·75	67,065,155
1914.									
Vers l'est.....	43,821	13	30,573,086	87·69	84,754	24	4,153,216	11·94	34,854,877
Vers l'ouest.....	20,383	16	12,294,639	96·85	122,812	97	245,093	1·90	12,682,927
Total combiné.....	64,204	14	42,867,725	90·18	207,566	43	4,398,309	9·25	47,537,804
1915.									
Vers l'est.....	37,292	07	42,960,115	86·42	212,451	42	6,505,361	13·09	49,715,219
Vers l'ouest.....	20,666	17	11,554,884	95·23	290,601	2·39	268,778	2·21	12,134,919
Total combiné.....	57,948	09	54,514,999	88·15	503,052	81	6,774,139	10·95	61,850,138

DOC. PARLEMENTAIRE No 19b

CANAUX DU SAULT-SAINTE-MARIE.—Classification et évaluation des navires.

VAISSEAUX CANADIENS.

TABLEAU N° 11.

Classe.	Nombre	Évaluation.	TONNAGE.		Voyageurs transportés.
			Enregistré.	Fret, petites tonnes.	
1911.		\$			
Bateaux à vapeur	120	12,105,500	132,020	3,602,717	52,326
Voiliers	4	106,000	3,554	18,730	.....
Non enregistrés				11,517	.....
Total	124	12,211,500	135,574	3,632,964	52,326

VAISSEAUX AMÉRICAINS.

Bateaux à vapeur	536	104,892,500	1,407,820	45,977,416	27,625
Voiliers	105	4,443,500	148,374	3,847,757	.....
Non enregistrés				19,079	.....
Total	641	109,336,000	1,556,194	49,844,252	27,625

VAISSEAUX CANADIENS.

1912.					
Bateaux à vapeur	129	12,799,500	139,157	3,965,564	45,614
Voiliers	5	128,000	3,452	5,378	.....
Non enregistrés				33,372	.....
Total	134	12,927,500	142,609	4,004,314	45,614

VAISSEAUX AMÉRICAINS

Bateaux à vapeur	606	120,307,800	1,636,725	64,042,749	21,263
Voiliers	113	5,311,000	162,325	4,286,900	.....
Non enregistrés				138,713	.....
Total	719	125,618,800	1,799,050	68,468,362	21,263

VAISSEAUX CANADIENS.

1913.					
Bateaux à vapeur	141	15,155,700	167,381	4,816,355	47,825
Voiliers	3	140,000	3,177	4,013	.....
Non enregistrés				109,231	.....
Total	144	15,295,700	170,558	4,929,599	47,825

VAISSEAUX AMÉRICAINS.

Bateaux à vapeur	594	122,418,500	1,644,084	70,357,467	29,369
Voiliers	114	4,707,000	163,328	4,256,809	.....
Non enregistrés				174,469	.....
Total	708	127,125,500	1,807,412	74,788,745	29,369

NAVIRES CANADIENS.

Classe.	Nombre	Évaluation.	TONNAGE.		Passagers transportés.
			Enregistré.	Fret, petites tonnes.	
1914.					
Bateaux à vapeur.....	140	16,678,700	178,686	4,839,953	31,105
Voiliers.....	49	742,000	8,828	13,485	.....
Non enregistrés.....				47,501	.....
Total.....	189	17,420,700	187,514	4,900,939	31,105

NAVIRES AMÉRICAINS.

Bateaux à vapeur.....	529	113,076,500	1,484,611	47,223,513	28,696
Voiliers.....	95	4,134,500	131,652	3,208,262	.....
Non enregistrés.....				87,220	.....
Total.....	624	117,211,000	1,616,263	50,468,995	28,696

NAVIRES CANADIENS.

1915.					
Bateaux à vapeur.....	135	15,624,000	165,877	4,311,847	26,922
Voiliers.....	25	312,500	6,812	41,606	.....
Non enregistrés.....				59,440	.....
Total.....	160	15,936,700	172,689	4,412,893	26,922

NAVIRES AMÉRICAINS.

Bateaux à vapeur.....	553	118,987,200	1,584,750	62,786,967	23,344
Voiliers.....	93	4,485,500	132,508	4,049,450	.....
Non enregistrés.....				40,994	.....
Total.....	646	123,472,700	1,717,258	66,877,411	23,344

CANAUX DU SAULT-SAINTE-MARIE.—Tonnes de fret transportées par tonne enregistrée.

NAVIRES CANADIENS ÉCLUSÉS.

TABLEAU N° 12.

Direction.	1911.		1912.		1913.		1914.		1915.	
	Montant (tonnes).	Pour cent.	Montant (tonnes).	Pour cent.	Montant (tonnes).	Pour cent.	Montant (tonnes).	Pour cent.	Montant (tonnes).	Pour cent.
Vers l'est.....	1,833,736	62·48	2,345,989	58·23	3,165,610	51·86	3,037,729	74·48	2,875,217	45·75
Vers l'ouest....	716,747	99·89	855,689	100·00	761,535	98·71	541,612	98·65	451,431	99·97
Total.....	2,550,483	69·83	3,201,678	65·58	3,927,145	57·11	3,579,341	77·34	3,326,648	49·89

NAVIRES AMÉRICAINS ÉCLUSÉS.

Vers l'est.....	1,100,933	37·52	1,680,359	41·77	2,938,237	48·14	1,040,817	25·52	3,408,781	54·25
Vers l'ouest....	746	·11	.....	.....	9,875	1·29	7,450	1·35	122	·03
Total....	1,101,679	30·17	1,680,359	34·42	2,948,112	42·89	1,048,267	22·66	3,408,903	50·61

DOC. PARLEMENTAIRE No 19b

CANAUX DU SAULT-SAINTE-MARIE.—Trafic du fret à destination du Canada par nationalité des navires.

NAVIRES CANADIENS ÉCLUSÉS.

TABLEAU N° 13.

Direction.	1911.		1912.		1913.		1914.		1915.	
	Montant (tonnes.)	Pour cent.	Montant (tonnes.)	Pour cent.	Montant (tonnes.)	Pour cent.	Montant (tonnes.)	Pour cent.	Montant (tonnes.)	Pour cent.
Vers l'est.....	2,041,561	93·84	2,753,788	87·98	3,286,109	90·78	3,068,578	89·66	3,769,395	95·74
Vers l'ouest....	1,493,053	29·34	1,192,767	23·78	1,512,437	25·40	1,668,465	52·19	1,311,013	47·47
Total.....	3,534,614	48·66	3,946,495	48·71	4,798,546	50·12	4,737,043	71·58	5,080,408	75·84

NAVIRES AMÉRICAINS ÉCLUSÉS.

Vers l'est....	133,900	6·16	376,149	12·02	333,527	9·22	354,633	10·34	167,661	4·26
Vers l'ouest....	3,594,584	70·66	3,778,810	76·22	4,441,951	74·60	1,528,291	47·81	1,450,709	52·53
Total....	3,728,484	51·34	4,154,959	51·29	4,775,478	49·88	1,882,924	28·42	1,618,370	24·16

CANAUX DU SAULT-SAINTE-MARIE.—Trafic du fret venant des Etats-Unis—Nationalité des navires.

NAVIRES CANADIENS ÉCLUSÉS.

TABLEAU N° 14.

Direction.	1911.		1912.		1913.		1914.		1915.	
	Montant (tonnes.)	Pour cent.	Montant (tonnes.)	Pour cent.	Montant (tonnes.)	Pour cent.	Montant (tonnes.)	Pour cent.	Montant (tonnes.)	Pour cent.
Vers l'est.....	271,484	·81	421,838	·82	224,250	·42	182,607	·51	202,264	·40
Vers l'ouest....	810,997	4·96	377,798	2·32	778,204	3·94	1,138,991	7·42	883,881	6·11
Total.....	1,082,481	3·23	802,636	1·45	1,002,454	1·37	1,321,598	3·73	1,086,245	1·68

NAVIRES AMÉRICAINS ÉCLUSÉS.

Vers l'est....	33,223,274	99·19	50,926,501	99·18	52,877,756	99·58	35,209,510	99·49	49,882,880	99·60
Vers l'ouest....	15,519,327	95·04	15,861,502	97·08	18,962,877	96·06	14,211,218	92·58	13,585,628	93·89
Total.....	48,742,601	96·77	66,788,003	98·55	71,840,633	98·63	49,420,728	96·27	63,468,508	98·32

CANAUX DU SAULT-SAINTE-MARIE.—Trafic du fret à destination des Etats-Unis—
Nationalité des navires.

NAVIRES CANADIENS ÉCLUSÉS.

TABLEAU N° 15.

Direction.	1911.		1912.		1913.		1914.		1915.	
	Montant (tonnes).	Pour cent.	Montant (tonnes).	Pour cent.	Montant (tonnes).	Pour cent.	Montant (tonnes).	Pour cent.	Montant (tonnes).	Pour cent.
Vers l'est.....	63,659	·18	17,039	·03	103,751	·19	151,758	·42	308,186	·58
Vers l'ouest....	34,691	·29	40,780	·34	27,302	·19	12,138	·09	24,299	·19
Total.....	98,350	·21	57,819	·09	131,053	·19	163,896	·33	332,485	·51

NAVIRES AMÉRICAINS ÉCLUSÉS.

Vers l'est.....	34,190,279	99·82	52,230,711	99·97	55,482,446	99·81	35,895,694	99·58	53,124,000	99·42
Vers l'ouest....	11,925,489	99·71	12,082,692	99·66	14,013,267	99·81	12,690,377	99·91	12,135,041	99·81
Total.....	46,115,768	99·79	64,313,403	99·91	69,495,713	99·81	48,586,071	97·67	65,259,041	99·49

DOC. PARLEMENTAIRE No 19b

CANAUX DU SAULT-SAINTE-MARIE.—Tonnes de fret transportées par tonne enregistrée.

TABLEAU N° 16.

Mois.	À DESTINATION DE L'EST.			À DESTINATION DE L'OUEST.		
	Tonnage enregistré net des navires.	Fret transporté, petites tonnes.	Tonnage de fret transporté par tonne enregistrée.	Tonnage enregistré net des navires.	Fret transporté, petites tonnes.	Tonnage de fret transporté par tonne enregistrée.
1911.						
Avril	216,018	970,325	1.71	457,772	422,262	.89
Mai	2,408,625	4,161,108	1.73	2,562,437	1,963,910	.78
Juin	2,914,976	5,092,698	1.75	2,945,640	2,383,389	.81
Juillet	3,262,949	5,675,619	1.74	3,277,371	2,870,200	.88
Août	3,382,151	5,800,836	1.71	3,394,544	2,747,976	.81
Septembre	3,120,495	5,529,610	1.77	3,055,829	2,420,234	.79
Octobre	3,062,995	5,600,512	1.83	3,108,146	2,321,060	.75
Novembre	2,152,552	3,762,116	1.75	1,934,479	1,673,933	.87
Décembre	258,290	436,575	1.69	173,214	244,853	1.41
Total	20,779,051	36,429,399	1.75	20,874,437	17,047,817	.81
1912.						
Avril	55,860	97,094	1.74	144,069	69,824	.48
Mai	3,758,720	7,031,058	1.87	4,013,643	1,905,635	.48
Juin	4,247,134	8,201,233	1.93	4,176,487	2,545,926	.61
Juillet	4,091,320	7,936,644	1.94	4,143,834	2,844,660	.69
Août	4,073,468	8,049,598	1.98	4,191,522	2,803,254	.67
Septembre	4,151,534	8,297,894	2.00	4,079,413	2,169,978	.53
Octobre	4,294,946	8,641,087	2.01	4,281,514	2,075,704	.48
Novembre	3,182,738	6,260,820	1.97	3,003,166	2,136,499	.71
Décembre	442,840	862,349	1.95	404,599	543,509	1.34
Total	28,298,569	55,377,687	1.95	28,438,247	17,094,989	.60
1913.						
Avril	568,591	1,098,123	1.93	648,742	807,432	.85
Mai	4,116,487	8,332,178	2.02	4,069,577	3,044,017	.74
Juin	4,301,178	8,855,821	2.05	4,339,264	3,257,792	.75
Juillet	4,379,149	9,107,569	2.07	4,317,853	3,170,532	.73
Août	4,036,966	8,263,273	2.04	3,996,387	3,226,169	.80
Septembre	4,073,226	8,348,801	2.04	4,051,030	2,561,564	.63
Octobre	4,233,721	9,675,590	2.04	4,300,612	2,243,684	.52
Novembre	2,898,919	5,574,135	1.94	2,641,354	1,871,042	.70
Décembre	489,014	950,363	1.94	257,645	330,236	1.28
Total	29,067,251	59,205,853	2.03	28,922,464	20,512,491	.70
1914.						
Avril	226,114	406,003	1.80	365,424	368,517	1.01
Mai	2,789,627	5,099,157	1.85	2,906,266	2,388,959	.80
Juin	3,213,291	6,091,146	1.90	3,451,843	2,496,935	.72
Juillet	3,333,918	6,343,379	1.90	3,452,307	2,486,877	.72
Août	3,426,486	6,360,454	1.86	3,373,469	2,574,532	.76
Septembre	3,209,040	6,368,408	1.98	3,193,963	2,049,308	.69
Octobre	2,940,072	5,730,018	1.95	2,898,613	2,009,987	.69
Novembre	1,476,520	2,677,685	1.81	1,321,896	1,366,683	1.03
Décembre	215,945	394,413	1.83	121,545	157,473	1.20
Total	20,831,013	39,470,663	1.89	21,165,326	15,899,271	.75
1915.						
Avril	561,180	1,090,077	1.94	672,665	344,658	.51
Mai	2,918,587	5,675,537	1.94	2,127,659	1,673,029	.53
Juin	3,262,900	6,240,518	1.91	3,268,301	2,120,314	.64
Juillet	3,859,021	7,466,597	1.93	3,849,602	2,252,640	.58
Août	4,158,002	8,249,237	1.98	4,125,472	2,291,544	.55
Septembre	4,394,749	9,017,771	2.05	4,380,860	1,961,680	.45
Octobre	4,562,819	9,399,436	2.06	4,720,441	2,158,415	.46
Novembre	3,675,081	7,418,067	2.01	3,390,905	1,750,364	.51
Décembre	923,869	1,812,002	1.96	547,034	368,418	.67
Total	28,316,206	56,369,242		28,082,939	14,921,061	

CANAUX DU SAULT-SAINTE-MARIE.—Classification des denrées.

A DESTINATION DE L'EST.

TABLEAU N° 17.

Denrée.	1911.		1912.		1913.		1914.		1915.	
	Tonnes.	Pour cent.	Tonnes.	Pour cent.	Tonnes.	Pour cent.	Tonnes.	Pour cent.	Tonnes.	Pour cent.
Minéral de fer...	30,715,477	84·31	46,293,423	83·59	48,076,977	81·20	31,410,069	79·57	45,212,104	80·21
Blé.....	2,914,257	7·99	5,222,594	9·43	6,144,645	10·37	4,508,524	11·42	7,664,447	13·60
Grains (y compris la farine).....	1,557,149	4·27	2,365,606	4·27	3,488,147	5·89	2,440,861	6·18	2,197,015	3·90
Bois de construction.....	907,428	2·49	1,112,131	2·01	978,697	1·65	754,882	1·90	789,476	1·40
Marchandises générales.....	157,174	·43	238,865	·43	403,068	·69	246,184	·62	332,164	·59
Cuivre.....	132,481	·36	116,954	·21	85,378	·14	91,764	·23	156,436	·27
Pierre à construire, fer en gueuse, etc....	45,437	·12	28,114	·05	28,941	·04	18,379	·04	17,600	·03
Total.....	36,429,399	....	35,377,687	....	59,205,853	...	39,470,663	....	56,369,242	....

A DESTINATION DE L'OUEST.

Houille.....	13,272,667	77·85	12,789,109	74·81	15,878,364	77·47	12,246,716	77·03	11,326,328	75·91
Anthracite.....	2,060,209	12·08	2,142,485	12·53	2,744,574	13·37	2,240,505	14·09	2,030,730	13·61
Marchandises générales.....	1,228,744	7·21	1,425,918	8·34	1,367,792	6·66	1,071,120	6·73	1,263,234	8·46
Fer travaillé.....	372,174	2·18	629,060	3·67	380,152	1·85	221,304	1·39	194,181	1·30
Sel.....	98,229	·57	98,415	·57	108,997	·53	115,864	·72	104,572	·70
Minéral de fer, etc.....	15,794	·09	10,092	·05	32,612	·15	3,762	·02	2,017	·01
Total.....	17,047,817	.....	17,094,989	.....	20,512,491	...	15,899,271	.....	14,921,062	.....

TABLEAU indiquant le nombre et le tonnage brut des navires enregistrés dans la Grande-Bretagne et au Canada, faisant le service du fret et des passagers sur les Grands lacs et leurs tributaires, sur le fleuve Saint-Laurent entre Kingston et Montréal, sur le canal Rideau et sur la rivière Ottawa, entre Ottawa et Montréal.

TABLEAU N° 18.

Année.	Moins de 100 tonnes.		100 à 249 tonnes.		250 à 499 tonnes.		500 à 999 tonnes.		1,000 à 1,999 tonnes.		De plus de 2,000 tonnes.		Total.	
	N°	Tonnage brut.	N°	Tonnage brut.	N°	Tonnage brut.	N°	Tonnage brut.	N°	Tonnage brut.	N°	Tonnage brut.	N°	Tonnage brut.
1899-00.....	100	3,597	47	7,818	34	12,076	35	26,777	21	29,193	5	11,963	242	90,934
1900-01.....	100	3,988	49	7,639	29	10,391	36	27,361	19	26,940	7	17,319	240	93,638
1901-02.....	88	3,278	43	7,911	35	12,698	36	27,277	19	26,941	8	20,649	231	98,754
1902-03.....	96	3,608	45	7,292	33	12,251	38	28,640	20	28,804	0	23,008	241	103,609
1903-04.....	101	4,328	49	7,869	35	12,102	35	26,209	20	28,618	14	37,760	251	116,886
1904-05.....	91	3,851	47	8,025	33	13,746	42	30,325	38	58,723	12	32,970	268	147,640
1905-06.....	88	3,626	53	8,067	36	12,787	33	24,390	45	67,810	15	30,945	270	157,625
1906-07.....	89	3,238	47	8,207	30	10,658	29	21,282	32	47,562	15	44,380	233	135,327
1907-08.....	80	3,238	50	8,707	34	11,950	28	20,645	48	74,549	21	64,597	261	183,676
1908-09.....	61	2,716	39	6,514	34	12,102	29	21,369	56	90,644	28	87,629	247	229,968
1909-10.....	73	3,516	48	8,628	38	13,470	29	20,919	57	91,296	38	112,417	283	250,546
1910-11.....	65	2,267	50	8,789	41	14,524	28	20,005	60	95,602	37	116,211	281	258,398
1911-12.....	69	3,714	44	7,727	34	12,206	26	18,326	64	108,656	40	118,163	277	268,792
1912-13.....	54	2,781	48	8,274	32	10,940	29	19,841	65	119,773	45	134,201	273	295,810
1913-14.....	46	2,303	43	7,441	30	10,372	22	15,930	75	118,058	49	156,072	265	310,176

* Les chiffres sont seulement pour neuf mois à cause du changement dans l'exercice devant se terminer le 31 mars au lieu du 30 juin.

Compilé d'après les rapports du bureau d'inspection des bateaux à vapeur.

TABLEAU montrant le nombre de tonnes de charbon délivrées à Fort-William et à Port-Arthur chaque mois, pour les saisons de navigation de 1911 à 1913.

TABLEAU N° 19.

Mois.	Transporté par navires.	1911.	1912.	1913.
		Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Avril.....	Canadiens	8,205	.....	16,465
	Américains	35,488	.....	103,684
	Total.....	43,693	.....	120,149
Mai.....	Canadiens	114,914	10,280	79,613
	Américains	278,400	327,812	592,578
	Total	393,314	338,092	672,191
Juin.....	Canadiens	124,954	39,370	66,837
	Américains	309,879	348,193	573,039
	Total	434,833	387,563	639,876
Juillet.....	Canadiens	127,333	65,749	92,218
	Américains	379,101	467,189	586,571
	Total.....	506,434	532,938	678,789
Août.....	Canadiens	98,794	56,674	109,742
	Américains	459,718	408,332	533,458
	Total.....	558,512	465,006	643,200
Septembre.....	Canadiens.....	77,188	48,788	155,923
	Américains.....	479,311	314,692	424,766
	Total.....	556,499	363,480	580,689
Octobre.....	Canadiens.....	56,007	34,883	54,916
	Américains.....	538,203	357,203	421,763
	Total.....	594,210	392,086	476,679
Novembre.....	Canadiens.....	22,086	40,453	30,520
	Américains.....	343,246	374,595	285,351
	Total.....	365,332	415,048	315,871
Décembre.....	Canadiens.....	8,159	22,329	2,518
	Américains.....	75,389	176,965	83,286
	Total.....	83,557	199,294	85,804
Total.....	Canadiens.....	637,640	318,526	608,752
	Américains.....	2,898,744	2,774,981	3,609,496
	Total.....	3,536,384	3,093,507	4,218,248

Compilé spécialement pour ce rapport d'après les documents officiels aux ports mentionnés ci-dessus.

DOC. PARLEMENTAIRE No 19b

TABLEAU montrant le nombre de tonnes transportées à Fort-William et à Port-Arthur par des navires qui ont pris du grain comme cargaison de retour immédiat, ou qui ont transporté du charbon comme cargaison de retour immédiat à la place du grain.

TABLEAU N° 20.

Mois.	Transporté par navires.	1911.	1912.	1913.
		Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Avril.....	Canadiens.....			19,875
	Américains.....	23,831		6,085
	Total.....	23,831		25,970
Mai.....	Canadiens.....	52,114	1,540	46,582
	Américains.....	17,139	34,561	57,946
	Total.....	69,253	36,101	104,528
Juin.....	Canadiens.....	15,250	25,430	49,265
	Américains.....	13,887	18,340	20,953
	Total.....	29,137	43,770	70,218
Juillet.....	Canadiens.....	47,037	3,223	60,204
	Américains.....	19,453	2,958	22,808
	Total.....	66,490	6,181	83,102
Août.....	Canadiens.....	24,832	5,947	40,351
	Américains.....	12,844	16,414	
	Total.....	37,676	22,361	40,351
Septembre.....	Canadiens.....	31,898	4,660	88,582
	Américains.....	13,217		49,152
	Total.....	45,115	4,660	137,734
Octobre.....	Canadiens.....	14,023	10,571	40,684
	Américains.....	53,756	29,373	70,048
	Total.....	67,779	39,944	110,732
Novembre.....	Canadiens.....	12,033	35,833	41,722
	Américains.....	98,777	82,621	110,676
	Total.....	110,810	118,454	152,398
Décembre.....	Canadiens.....		22,329	2,518
	Américains.....	71,979	152,690	59,735
	Total.....	71,979	175,019	62,253
Total.....	Canadiens.....	197,187	109,533	389,873
	Américains.....	324,883	336,957	397,413
	Total.....	522,070	446,490	787,286

Compilé spécialement pour ce rapport d'après les documents officiels aux ports mentionnés ci-dessus.

Trafic à destination et en provenance du lac Michigan.

EXPÉDITIONS par voie des lacs de farine et de grain de Chicago aux ports canadiens, de 1911 à 1914 inclusivement.

TABLEAU N° 21.

De Chicago à	Farine.	Blé.	Maïs.	Avoine.
	Barils.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
1911.				
Depot Harbour	49,330	75,000	1,105,000	958,000
Midland		230,900	3,312,700	1,102,100
Tiffin		95,000	2,768,000	1,640,800
Collingwood			1,263,700	
Meaford			1,379,200	122,300
Kingston			274,500	
Montréal		784,700	3,152,900	
Autres ports canadiens			2,123,000	
Totaux	49,330	1,185,600	15,379,000	3,823,200
1912.				
Depot Harbour	47,810	466,200	870,100	554,800
Midland		80,000	1,181,300	128,000
Tiffin	200		722,800	1,469,900
Collingwood	7,000	86,000	2,661,400	
Meaford			555,000	
Kingston			248,000	
Montréal		506,000	73,900	397,800
Autres ports canadiens		75,000	876,800	604,500
Totaux	55,010	1,213,200	7,189,300	3,155,000
1913.				
Depot Harbour	78,000	32,000	1,537,000	2,315,000
Midland		58,000	1,520,000	332,000
Tiffin		266,000	2,351,000	189,000
Collingwood			3,432,000	
Port-Colborne		656,000		
Kingston			184,000	
Prescott			695,000	
Montréal		1,609,000	45,000	
Autres ports canadiens			55,000	
Totaux	78,000	2,621,000	9,819,000	2,836,000
1914.				
Depot Harbour	21,000	5,843,000	1,578,000	2,653,000
Midland	1,000	601,000	724,000	442,000
Tiffin		2,223,000	484,000	1,365,000
Collingwood	1,000	138,000	2,841,000	
Port-McNicol		2,366,000	61,000	541,000
Port-Colborne		11,286,000	598,000	89,000
Prescott			586,000	
Montréal		4,792,000	20,000	114,000
Autres ports canadiens			55,000	
Totaux	23,000	27,249,000	6,947,000	5,204,000

Compléti d'après les rapports du *Chicago Board of Trade*.

DOC. PARLEMENTAIRE No 19b

EXPÉDITIONS par voie des lacs en provenance de Chicago qui sont passées en transit par le Canada à destination des ports des États-Unis.

TABLEAU N° 22.

Année.	Farine.	Blé.	Maïs.	Avoine.
	Barils.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
1909	25,404	1,188,470	5,758,425	.....
1910	13,921	116,000	7,965,900	1,683,210
1911	18,333	305,897	9,163,195	3,904,745
1912	23,003	546,162	5,712,464	2,162,471
1913	15,367	89,500	8,573,538	3,076,636
1914	17,489	2,175,559	5,632,636	3,847,181

Complé d'après les rapports du *Chicago Board of Trade*.

Futur développement du trafic.—Blé et farine.

TABLEAU montrant la moyenne des expéditions hebdomadaires de blé et de farine dans la moyenne calculée pour les neuf années de 1905 à 1913.

TABLEAU N° 23.

(000 omis.)

Semaine du	Pour toutes les destinations.	Pour l'Europe.	Pour le Royaume-Uni.	Pour les pays continentaux de l'Europe.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
1er janvier..	8,600	7,240	3,648	3,592
8 "	8,608	7,384	3,640	3,744
15 "	8,728	7,592	4,096	3,598
22 "	9,200	7,840	4,248	3,550
29 "	10,944	9,464	4,864	4,500
5 février	11,416	9,800	4,912	4,888
12 "	11,296	9,840	4,840	5,000
19 "	11,232	9,696	4,920	4,768
26 "	10,976	9,536	4,896	4,632
5 mars	11,544	9,944	5,168	4,768
12 "	11,128	9,696	4,760	4,936
19 "	10,664	9,072	4,592	4,480
26 "	10,888	9,280	4,456	4,832
2 avril	10,736	9,248	4,384	4,864
9 "	11,296	9,712	4,178	5,536
16 "	10,328	8,976	3,656	4,432
23 "	10,536	9,168	4,072	5,096
30 "	10,112	8,648	3,400	5,248
7 mai	10,608	9,112	3,768	5,384
14 "	11,384	9,992	4,376	5,616
21 "	11,952	9,800	4,440	6,072
28 "	11,624	10,368	4,944	5,336
4 juin	11,528	10,296	4,888	5,408
11 "	11,648	10,144	4,584	5,552
18 "	10,400	9,080	3,824	5,256
25 "	9,896	8,656	3,880	4,768
2 juillet	10,032	8,616	4,304	4,312
9 "	9,616	8,128	3,856	4,272
16 "	8,040	6,760	3,264	3,496
23 "	8,248	7,024	3,720	3,272
30 "	8,528	7,456	3,920	3,536
6 août	9,648	8,280	4,192	4,080
13 "	9,192	7,896	3,552	4,352
20 "	9,816	8,784	3,672	5,112
27 "	11,168	9,856	4,104	5,752
3 septembre	11,312	9,856	3,784	6,064
10 "	11,640	10,424	3,208	7,192
17 "	12,264	11,128	4,128	6,992
24 "	12,248	10,688	3,968	6,720
1 octobre	13,136	11,560	4,096	7,464
8 "	13,016	11,392	4,576	6,896
15 "	12,504	11,008	4,120	6,792
22 "	12,360	10,920	4,160	6,760
29 "	11,944	11,702	4,416	5,984
5 novembre	13,000	11,048	4,616	6,432
12 "	12,984	11,472	4,448	7,008
19 "	11,936	10,336	4,280	6,040
26 "	11,440	10,112	4,208	5,904
3 décembre	10,920	9,408	3,816	5,592
10 "	10,688	9,160	3,936	5,240
17 "	9,544	8,040	3,832	4,200
24 "	9,688	8,088	3,816	4,256

DOC. PARLEMENTAIRE No 19b

TABLEAU indiquant les expéditions hebdomadaires moyennes de blé et de farine calculées pour les neuf années de 1905 à 1913, des principaux pays exportateurs.

TABLEAU N° 24.

(000 omis.)

Semaine du	Du Canada et des Etats-Unis au monde.	De la Russie au monde.	Des états balkaniques à l'Europe.	De l'Inde à l'Europe.	De l'Argentine à l'Europe.	De l'Australie et de la Nouvelle-Zélande au monde.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
1er janvier.....	3,808	1,672	1,168	728	320	456
8 ".....	3,896	1,568	1,088	552	360	720
12 ".....	3,568	1,416	976	664	664	1,232
22 ".....	3,224	1,704	648	432	1,280	1,728
29 ".....	3,216	1,256	760	576	2,288	1,976
5 février.....	3,104	1,042	696	400	2,888	1,692
12 ".....	2,888	1,664	832	432	3,376	1,672
19 ".....	2,696	1,592	792	312	3,704	1,584
26 ".....	2,760	1,520	520	432	3,872	1,424
5 mars.....	2,832	1,728	712	456	3,704	1,632
12 ".....	2,344	1,576	712	428	4,312	1,472
19 ".....	2,376	1,656	584	336	3,752	1,464
26 ".....	2,216	1,592	632	496	4,016	1,312
2 avril.....	2,608	1,704	664	456	3,552	1,224
9 ".....	2,528	1,856	952	392	3,648	1,288
16 ".....	2,288	2,248	744	408	3,320	864
23 ".....	2,240	2,360	760	544	3,104	1,016
30 ".....	2,264	2,504	784	448	2,936	696
7 mai.....	2,344	2,648	1,008	648	2,824	664
14 ".....	3,448	3,000	888	656	2,496	568
21 ".....	3,736	2,960	784	920	2,544	576
28 ".....	3,936	2,752	688	1,256	1,976	608
4 juin.....	3,520	2,888	720	1,408	1,904	648
11 ".....	3,320	3,264	784	1,280	1,976	528
18 ".....	2,720	2,680	928	1,512	1,736	408
25 ".....	2,376	2,712	784	1,544	1,720	304
2 juillet.....	2,408	2,776	608	1,784	1,344	592
9 ".....	2,344	2,640	544	1,788	1,336	440
16 ".....	1,840	2,088	528	1,536	1,248	328
23 ".....	2,320	1,792	304	1,592	1,224	416
30 ".....	2,448	2,008	632	1,400	1,216	344
7 août.....	3,240	1,712	904	1,392	1,384	576
14 ".....	3,280	1,808	1,048	1,160	944	424
21 ".....	3,552	2,504	1,480	936	736	480
28 ".....	3,872	2,712	1,776	1,056	704	464
4 septembre.....	3,744	3,280	1,808	848	552	496
11 ".....	3,056	3,808	2,384	616	640	600
18 ".....	3,888	4,320	2,040	664	480	448
25 ".....	4,432	3,896	1,840	744	424	362
2 octobre.....	4,944	3,968	1,944	688	552	448
9 ".....	4,712	4,368	1,920	568	480	392
16 ".....	5,096	3,560	1,912	536	448	440
23 ".....	4,880	3,632	1,856	640	376	472
30 ".....	5,040	3,552	1,480	456	496	416
6 novembre.....	5,624	3,760	1,640	608	280	520
13 ".....	5,144	4,168	1,608	672	584	376
20 ".....	5,216	3,640	1,248	464	424	328
27 ".....	4,864	3,336	1,464	544	448	304
4 décembre.....	4,848	2,944	1,456	536	416	368
11 ".....	4,952	2,664	1,704	352	280	336
18 ".....	4,624	2,024	1,440	368	264	392
25 ".....	4,312	2,304	1,560	400	232	384
Moy. pour les 1ers 3 mois	38,928	19,986	10,120	6,144	34,536	18,264
" " 2mes "	37,328	33,576	10,488	11,472	33,736	9,392
" " 3 " "	40,424	35,344	15,896	15,536	12,232	5,970
" " 4 " "	64,256	43,920	21,232	6,832	5,280	5,176

Compilé d'après le *Broomhall's Corn Trade Year Book.*

NOMBRE de boisseaux de blé reçus et expédiés mensuellement de Fort-William et de Port-Arthur, de janvier 1909 à août 1915 inclusivement.

TABLEAU N° 25.

Mois.	Reçus.	Expédiés par navires et par chemin de fer.
1909.		
Janvier.....	2,909,514	2,873,362
Février.....	1,593,744	1,427,385
Mars.....	3,446,330	1,735,859
Avril.....	3,871,656	1,628,287
Mai.....	1,615,988	6,586,366
Juin.....	590,691	2,702,797
Juillet.....	1,458,528	1,795,137
Août.....	171,938	1,010,307
Septembre.....	11,115,607	5,281,626
Octobre.....	17,042,687	15,500,307
Novembre.....	15,095,051	16,375,476
Décembre.....	6,817,184	9,283,825
Total.....	65,728,918	66,200,734
1910.		
Janvier.....	2,652,432	1,895,385
Février.....	1,717,366	1,204,073
Mars.....	2,770,873	1,489,426
Avril.....	4,185,470	6,208,050
Mai.....	4,493,260	5,648,301
Juin.....	2,155,166	3,522,210
Juillet.....	2,755,079	2,478,500
Août.....	1,485,426	3,379,145
Septembre.....	8,466,582	4,284,320
Octobre.....	18,604,400	16,467,600
Novembre.....	13,340,056	16,682,031
Décembre.....	6,143,821	3,862,892
Total.....	68,769,931	61,121,933
1911.		
Janvier.....	989,719	1,358,602
Février.....	995,592	806,908
Mars.....	4,198,047	2,062,170
Avril.....	5,167,792	5,579,410
Mai.....	3,517,136	8,746,679
Juin.....	3,508,156	2,609,013
Juillet.....	4,460,516	3,767,454
Août.....	1,739,754	5,079,380
Septembre.....	5,674,405	4,360,252
Octobre.....	19,320,428	14,780,210
Novembre.....	19,941,556	22,315,785
Décembre.....	16,446,798	8,367,629
Total.....	84,960,199	79,833,492
1912.		
Janvier.....	6,876,994	5,161,375
Février.....	6,693,341	4,499,309
Mars.....	5,828,737	4,613,266
Avril.....	2,674,869	2,261,341
Mai.....	9,652,818	18,778,167
Juin.....	6,637,726	9,644,435
Juillet.....	5,394,792	7,269,612
Août.....	3,050,275	4,881,793
Septembre.....	2,743,428	2,893,813
Octobre.....	19,586,631	12,663,182
Novembre.....	27,583,511	29,387,576
Décembre.....	14,975,147	12,952,924
Total.....	111,698,269	115,006,793

DOC. PARLEMENTAIRE No 19b

NOMBRE de boisseaux de blé reçus et expédiés mensuellement de Fort-William et de Port-Arthur, de janvier 1909 à août 1915 inclusivement—*Fin.*

TABLEAU N° 25.—*Suite.*

Mois.	Reçus.	Expédiés par navires et par chemin de fer.
1913.		
Janvier.....	12,105,146	7,909,881
Février.....	4,064,093	4,774,861
Mars.....	2,370,233	1,795,625
Avril.....	2,690,930	2,076,689
Mai.....	10,199,180	16,660,981
Juin.....	5,545,303	6,342,116
Juillet.....	4,346,576	8,154,907
Août.....	1,284,579	3,049,662
Septembre.....	18,075,473	5,838,776
Octobre.....	37,546,215	38,406,180
Novembre.....	30,946,217	30,274,691
Décembre.....	17,883,688	20,614,092
Total.....	147,057,633	145,898,461
1914.		
Janvier.....	3,309,258	2,726,860
Février.....	1,184,374	1,347,792
Mars.....	2,895,669	1,019,284
Avril.....	5,011,571	3,315,251
Mai.....	5,937,263	11,609,449
Juin.....	5,021,318	5,717,509
Juillet.....	5,515,187	6,920,366
Août.....	1,410,972	2,165,322
Septembre.....	26,392,140	12,526,733
Octobre.....	11,608,678	17,452,578
Novembre.....	8,888,394	16,514,023
Décembre.....	4,168,141	2,426,194
Total.....	81,342,965	86,732,361
1915.		
Janvier.....	1,641,914	1,049,868
Février.....	2,544,505	2,649,504
Mars.....	4,565,436	915,699
Avril.....	6,215,271	8,855,004
Mai.....	4,381,037	7,597,505
Juin.....	2,496,906	3,152,508
Juillet.....	2,086,084	2,767,164
Août.....	727,100	2,022,622
Total (pour 8 mois).....	24,658,253	29,009,874

Compilé d'après les rapports du ministère du Commerce: Partie V, Statistiques des grains.

QUANTITÉS maximums de blé en entreposage, mensuellement, dans les élévateurs de tête de ligne à Fort-William et à Port-Arthur, de 1909 à 1915.

TABLEAU N° 26.

Mois.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
Janvier.....	4,369,130	4,723,965	6,918,390	12,651,178	18,743,042	14,688,105	5,186,295
Février.....	4,535,489	5,329,575	6,425,975	14,712,854	20,365,134	14,966,286	5,364,446
Mars.....	6,245,959	6,384,702	8,705,499	16,300,046	21,003,967	15,989,234	7,679,814
Avril.....	8,489,328	7,276,657	11,200,031	16,323,082	22,578,571	18,954,534	12,347,761
Mai.....	3,518,949	5,178,804	6,585,605	16,222,406	10,555,192	12,246,979	5,097,160
Juin.....	1,406,842	3,990,190	3,864,206	6,341,868	7,056,343	4,240,807	3,235,921
Juillet.....	1,060,231	3,173,436	4,553,699	5,031,034	5,578,374	3,599,772	2,429,777
Août.....	788,406	3,022,870	3,920,920	4,162,174	2,336,528	1,806,111	1,363,817
Septembre...	4,867,714	5,561,358	3,075,576	2,313,952	7,127,194	14,347,902	4,181,642
Octobre.....	7,807,724	8,163,409	6,133,461	9,264,860	10,913,404	17,206,128	14,777,510
Novembre...	7,189,463	9,226,951	10,191,442	10,433,177	13,084,142	10,094,264	18,231,048
Décembre...	3,996,998	6,781,018	11,065,583	9,484,031	11,611,142	4,533,340	17,704,746

Compilé d'après les bulletins hebdomadaires du ministère du Commerce.
Comprend l'entreposage d'hiver dans les navires.

EXPÉDITIONS MENSUELLES MONDIALES de blé et de farine à destination du Royaume-Uni de 1909 à 1914.

TABLEAU N° 27.

(.000 cis.)

Mois.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
Janvier.....	20,594	22,885	14,024	15,059	20,660	23,616
Février.....	20,882	19,994	15,842	13,852	19,248	19,937
Mars.....	19,741	20,844	20,282	22,166	21,705	20,098
Avril.....	11,162	21,670	16,065	20,25	17,058	12,011
Mai.....	19,817	21,106	21,112	22,013	24,748	17,641
Juin.....	16,030	14,276	19,340	22,929	22,780	20,608
Juillet.....	13,912	14,145	19,069	19,545	18,254	20,926
Août.....	17,140	18,306	17,552	18,571	18,481	21,685
Septembre...	18,096	18,212	15,489	20,486	15,697	17,827
Octobre.....	18,547	21,025	19,928	22,921	19,075	20,877
Novembre...	19,950	20,071	19,587	20,984	16,918	20,150
Décembre.....	20,890	15,618	17,339	15,276	17,386	16,946

Compilé d'après les bulletins hebdomadaires dans le *Broomhall's Corn Trade Year Book*, le nombre de boisseaux dans les semaines étant distribué suivant le nombre de jours dans chaque mois.

DOC. PARLEMENTAIRE No 19b

PRIX de contrat des blés examinés—Liverpool Corn Exchange and Cash No. 1
Northern Winnipeg Grain Exchange.

MAXIMUM ET MINIMUM par mois, de janvier 1909 à août 1914 (en cents par boisseau).

TABLEAU N° 28.

Mois.	Liverpool.		Winnipeg.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1909.				
Janvier.....	111 3	108 4 $\frac{1}{2}$	100 $\frac{1}{2}$	98 $\frac{1}{2}$
Février.....	118 8	111 6	111 $\frac{1}{2}$	100 $\frac{1}{2}$
Mars.....	119 8 $\frac{1}{2}$	115 3 $\frac{1}{2}$	113 $\frac{1}{2}$	107
Avril.....	132 9	121 5	125	114 $\frac{1}{2}$
Mai.....	133 6 $\frac{1}{2}$	126 4 $\frac{1}{2}$	128 $\frac{1}{2}$	120 $\frac{1}{2}$
Juin.....	134 4	128 4	135 $\frac{1}{2}$	126
Juillet.....	138 6	134 1	133 $\frac{1}{2}$	119
Août.....	120 3	109 9 $\frac{1}{2}$	119	97
Septembre.....	112 2	108 3	90 $\frac{1}{2}$	94 $\frac{1}{2}$
Octobre.....	114	108 9	94	94 $\frac{1}{2}$
Novembre.....	117 4 $\frac{1}{2}$	111 4 $\frac{1}{2}$	100 $\frac{1}{2}$	95 $\frac{1}{2}$
Décembre.....	119 2 $\frac{1}{2}$	116 2 $\frac{1}{2}$	102 $\frac{1}{2}$	94 $\frac{1}{2}$
1910.				
Janvier.....	121 9 $\frac{1}{2}$	116 8 $\frac{1}{2}$	105 $\frac{1}{2}$	101 $\frac{1}{2}$
Février.....	120	116 1	103 $\frac{1}{2}$	101 $\frac{1}{2}$
Mars.....	119 8 $\frac{1}{2}$	115 9 $\frac{1}{2}$	105 $\frac{1}{2}$	102 $\frac{1}{2}$
Avril.....	115 9 $\frac{1}{2}$	104 7	105 $\frac{1}{2}$	98 $\frac{1}{2}$
Mai.....	105 9	88 5	100	86 $\frac{1}{2}$
Juin.....	97 0 $\frac{1}{2}$	90 6	101 $\frac{1}{2}$	87 $\frac{1}{2}$
Juillet.....	110 1	94 3 $\frac{1}{2}$	117 $\frac{1}{2}$	101
Août.....	112 0 $\frac{1}{2}$	105 3	106 $\frac{1}{2}$	101 $\frac{1}{2}$
Septembre.....	109 2	102 7 $\frac{1}{2}$	106 $\frac{1}{2}$	97 $\frac{1}{2}$
Octobre.....	107 1	101 1	100 $\frac{1}{2}$	91 $\frac{1}{2}$
Novembre.....	102	97 0 $\frac{1}{2}$	95 $\frac{1}{2}$	88 $\frac{1}{2}$
Décembre.....	99 7 $\frac{1}{2}$	96 7 $\frac{1}{2}$	91 $\frac{1}{2}$	89 $\frac{1}{2}$
1911.				
Janvier.....	103 5	100 9 $\frac{1}{2}$	95 $\frac{1}{2}$	92
Février.....	101 8 $\frac{1}{2}$	97 8	53	88
Mars.....	97 5	94 5	91 $\frac{1}{2}$	88 $\frac{1}{2}$
Avril.....	99 3	94 2	94 $\frac{1}{2}$	87 $\frac{1}{2}$
Mai.....	101 4	98 4	96 $\frac{1}{2}$	93 $\frac{1}{2}$
Juin.....	100 2	97 2	99 $\frac{1}{2}$	95 $\frac{1}{2}$
Juillet.....	102 4 $\frac{1}{2}$	98 5 $\frac{1}{2}$	97 $\frac{1}{2}$	95 $\frac{1}{2}$
Août.....	105 6	101 4	101 $\frac{1}{2}$	96
Septembre.....	108 6	103 8	103 $\frac{1}{2}$	98 $\frac{1}{2}$
Octobre.....	108 6	105 6	102	97 $\frac{1}{2}$
Novembre.....	105 6	100 8	100	97
Décembre.....	106 8	103 2	96 $\frac{1}{2}$	93
1912.				
Janvier.....	111 0	106 2	97	93 $\frac{1}{2}$
Février.....	115 2	110 4	98 $\frac{1}{2}$	96 $\frac{1}{2}$
Mars.....	120	114 6	99 $\frac{1}{2}$	97 $\frac{1}{2}$
Avril.....	123	118 2	105	99 $\frac{1}{2}$
Mai.....	118 2	111 6	104 $\frac{1}{2}$	102 $\frac{1}{2}$
Juin.....	113 4	111 6	109 $\frac{1}{2}$	103 $\frac{1}{2}$
Juillet.....	110 5	108 1 $\frac{1}{2}$	108	106 $\frac{1}{2}$
Août.....	110 5 $\frac{1}{2}$	105 7 $\frac{1}{2}$	107	104 $\frac{1}{2}$
Septembre.....	111 6	108 7 $\frac{1}{2}$	106 $\frac{1}{2}$	89
Octobre.....	115 5	110 7	92 $\frac{1}{2}$	88
Novembre.....	109 8	103 5	87 $\frac{1}{2}$	78 $\frac{1}{2}$
Décembre.....	106 9 $\frac{1}{2}$	103 8	82	78 $\frac{1}{2}$

PRIX de contrat des blés examinés—Liverpool Corn Exchange and Cash No. 1
Northern Winnipeg Grain Exchange—Fin.

TABLEAU N° 28—Suite.

Mois.	Liverpool.		Winnipeg.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1913.				
Janvier.....	108·4½	106·5	84½	81½
Février.....	108·7½	106·6½	85½	83½
Mars.....	110·2½	106·9½	86½	84
Avril.....	112·5	106·5	93½	87½
Mai.....	111·6	107·4	95	92½
Juin.....	108·4½	106·5	99½	93½
Juillet.....	108·4½	105·6	97½	95
Août.....	103·8	101·5½	96½	87½
Septembre.....	104·4	101·4	89½	82½
Octobre.....	102·1½	97·5	82½	78
Novembre.....	103·3½	99·9	85½	80½
Décembre.....	101·4	97·6½	84½	81½
1914.				
Janvier.....	104·7	102·4½	86½	83½
Février.....	106·6½	103·3½	91½	86½
Mars.....	106·2	103·8	91½	88½
Avril.....	103·8	101·5½	91½	88½
Mai.....	105	102·1½	96½	90½
Juin.....	105·3	95·7	96	88
Juillet.....	100·8	97·3½	99½	88
Août.....	123·6	108	116½	97½
Septembre.....	131·4	117·6	120½	107½
Octobre.....	124·2	116·4	117½	104½
Novembre.....			121½	114½
Décembre.....			122½	115½

Les cotes de Liverpool ont été fournies par faveur de G. S. Broomhall.

Les cotes de Winnipeg ont été prises dans les rapports annuels du Winnipeg Grain Exchange.

DOC. PARLEMENTAIRE No 19b

Route des exportations et taux maritimes sur le fret.

ETAT indiquant les exportations directes et indirectes du blé canadien, par mois,
1911-13.

TABLEAU N° 29.

Mois.	DIRECTES.	INDIRECTES.			Total.
	Expédiés directement des ports canadiens du nord-Atlantique. ¹	Détournés aux routes d'exportation des Etats-Unis de ²			
		Port-Arthur et Fort-William.	Duluth.	Exportés de Portland, Me. ³	
<i>1911.</i>	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
Janvier.....	1,065,922			351,910	1,417,832
Février.....	1,674,881			478,843	2,153,724
Mars.....	1,566,219			1,052,708	2,618,927
Avril.....	1,048,761	2,298,063		773,882	4,120,706
Mai.....	2,770,723	4,507,533	32,000		7,310,256
Juin.....	1,928,485	537,851	80,000		2,546,336
Juillet.....	1,879,246	1,010,616	196,066		3,085,928
Août.....	2,365,266	1,185,387			3,550,653
Septembre.....	2,167,843	956,983	292,743		3,417,569
Octobre.....	2,341,751	8,615,020	971,255		11,928,026
Novembre.....	3,070,363	11,175,554	56,000	80,000	14,381,917
Décembre.....	1,199,894	3,477,797		702,851	15,380,542
Total.....	22,479,354	33,764,804	1,628,064	3,440,194	61,312,416
<i>1912.</i>					
Janvier.....	1,638,810			828,170	2,466,980
Février.....	1,326,324			950,239	2,276,563
Mars.....	1,325,371			1,213,285	2,538,656
Avril.....	1,617,692		3,134,863	1,162,120	5,914,675
Mai.....	3,892,351	12,240,757	3,151,457	238,094	19,522,659
Juin.....	4,001,137	3,108,951	179,209		7,289,297
Juillet.....	2,850,194	1,688,906	190,504		4,729,604
Août.....	3,601,416	666,615	148,713		4,416,744
Septembre.....	1,983,463	345,231	57,000		2,385,694
Octobre.....	2,284,683	6,321,953	304,903		8,911,539
Novembre.....	4,352,707	13,679,262	181,104	40,000	18,253,073
Décembre.....	1,382,327	6,201,155	108,447	1,331,380	9,023,289
Total.....	30,256,475	44,252,810	7,456,200	5,763,288	87,728,773
<i>1913.</i>					
Janvier.....	1,607,374			1,074,865	2,682,239
Février.....	1,614,626			1,137,760	2,752,386
Mars.....	1,325,224			1,197,134	2,522,358
Avril.....	985,927	8,074,767	1,186,068	1,164,198	11,410,960
Mai.....	5,243,408	4,990,261	1,883,971	463,837	12,581,477
Juin.....	5,235,482	1,196,475	280,948	71,851	6,784,756
Juillet.....	4,133,389	451,664	309,347		4,894,400
Août.....	4,343,468	31,073	14,168		4,388,709
Septembre.....	1,943,270	5,767,537	199,737		7,910,544
Octobre.....	3,502,308	18,068,521	159,748	590,490	22,321,067
Novembre.....	4,678,607	22,013,586	178,000	970,114	27,840,307
Décembre.....	1,443,000	7,997,726		1,553,214	10,993,940
Total.....	36,056,083	68,591,610	4,211,987	8,223,463	117,083,143

¹ Complié d'après les manifestes de bord.² Complié d'après les registres officiels aux ports des lacs.³ Complié d'après les archives des Etats-Unis, par faveur du Bureau du commerce étranger et domestique, ministère du Commerce, Washington.

TAUX maritimes pour le transport des grains lourds entre Montréal et Liverpool.

TABLEAU N° 30.

(Cents par boisseau.)

Mois.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.
	Max. Min.	Max. Min.	Max. Min.	Max. Min.	Max. Min.	Max. Min.
Mai.....	4 75	3 375	4 125-3 75	7 50-4 50	9 75-7 50	4 875-3 75
Juin.....	3 75 -3 00	3 75 -3 125	4 125-3 75	7 50-6 00	9 00-7 50	6 00 -4 50
Juillet.....	3 00 -2 25	3 375-2 50	4 125-3 75	8 25-4 50	9 00-8 25	7 50 -4 50
Août.....	4 125-3 00	3 875-1 50	5 25 -3 75	8 25-4 50	7 50-6 75	7 50 -4 50
Septembre.....	5 25	4 125-2 25	5 25	7 50-4 875	8 25-5 25	8 25 -6 375
Octobre.....	6 00 -4 50	5 25 -3 75	6 187-4 125	12 75-7 50	7 50-6 75	9 00 -6 75
Novembre.....	5 625	5 25 -3 375	6 75 -4 125	12 75-7 50	9 00-6 00	15 00 -8 625

Compilé d'après le rapport du *Montreal Board of Trade*.

TAUX des assurances sur le grain expédié de Montréal à Liverpool, par les navires de lignes régulières qui prennent des cargaisons générales. (Taux par \$100 de cargaison.)

TABLEAU N° 31.

Année.	Du 1er mai au 1er août.	Du 2 août au 31 août.	Du 1er sept. au 10 sept.	Du 11 sept. au 15 sept.	Du 16 sept. au 25 sept.	Du 26 sept. au 30 sept.	Du 1er oct. au 10 oct.	Du 11 oct. au 15 oct.	Du 16 oct. au 26 oct.	Du 27 oct. au 30 oct.	Du 31 oct. au 10 nov.	Du 11 nov. au 15 nov.	Du 16 nov. à la fin.
	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.
1911.....	25	25	25	25	25	35	35	45	45	57½	57½	67½	67½
1912.....	25	25	25	25	37½	27½	30	30	37½	37½	40	40	45
1913.....	20	20	20	20	20	20	22½	22½	25	25	35	35	40
1914.....	20	25	28	28	28	28	30	30	30	30	44	44	50

DOC. PARLEMENTAIRE No 19b

TAUX maritimes pour le transport du blé des ports mentionnés au Royaume-Uni,
1909-14.

TABLEAU N° 32—Suite.

Semaine.	New York.	Odessa.	Karachi.	La Plata fleuve infé- rieur.	Saller Australie.
1909.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.
1er.	3·15	3·37	8·02	8·15	13·96
2me.	3·15	3·69	8·02	8·15	14·12
3me.	3·63	3·69	8·74	7·66	13·96
4me.	3·63	3·85	8·74	7·66	13·96
5me.	3·15	3·85	8·87	7·83	13·96
6me.	3·15	4·01	8·87	7·83	13·96
7me.	3·15	4·01	8·87	7·50	13·96
8me.	3·15	4·01	8·87	7·50	13·96
9me.	3·15	4·01	8·87	7·02	13·96
10me.	3·15	4·17	8·87	6·18	13·96
11me.	3·15	4·17	8·87	5·61	13·96
12me.	3·15	3·85	8·87	5·37	12·84
13me.	3·15	3·85	8·87	6·35	12·84
14me.	3·15	3·85	8·87	6·86	13·16
15me.	3·15	3·85	8·87	7·50	13·16
16me.	3·15	4·43	8·87	8·80	13·16
17me.	3·15	3·85	8·87	9·13	Nom.
18me.	3·15	3·85	8·87	8·46	Nom.
19me.	3·15	4·01	8·87	8·46	Nom.
20me.	3·15	4·17	8·87	8·80	Nom.
21me.	3·15	3·85	8·87	8·80	Nom.
22me.	3·15	4·01	10·33	8·80	Nom.
23me.	3·15	3·85	10·33	8·14	Nom.
24me.	3·15	3·85	10·33	8·31	Nom.
25me.	3·15	3·69	10·33	7·98	Nom.
26me.	3·15	3·69	10·16	7·83	Nom.
27me.	3·15	3·85	10·16	7·83	Nom.
28me.	3·15	4·17	9·63	7·34	Nom.
29me.	3·15	4·17	8·87	5·86	14·76
30me.	3·15	5·13	8·87	4·88	14·76
31me.	3·15	5·77	8·87	4·88	14·76
32me.	3·15	5·77	8·87	4·88	14·76
33me.	3·15	5·13	8·87	4·72	15·08
34me.	3·15	4·97	8·87	4·72	15·08
35me.	3·15	4·81	8·87	5·22	15·08
36me.	3·15	5·13	8·87	4·88	15·08
37me.	3·15	5·13	8·87	5·05	15·08
38me.	3·15	5·13	8·87	5·05	15·08
39me.	3·15	5·29	8·87	4·56	15·08
40me.	3·15	5·29	11·06	4·56	15·08
41me.	4·11	5·29	11·42	4·56	15·08
42me.	4·11	5·45	11·42	4·72	14·92
43me.	4·11	5·13	11·06	5·21	14·92
44me.	4·65	4·17	11·06	5·54	14·92
45me.	4·65	3·85	11·06	5·54	14·92
46me.	5·13	4·33	11·06	5·86	14·92
47me.	5·13	4·81	10·70	6·86	14·92
48me.	5·13	4·81	10·70	6·86	14·92
49me.	4·92	4·49	10·70	6·86	13·76
50me.	4·11	5·13	10·70	6·52	14·76
51me.	4·11	5·45	10·70	6·86	14·76
52me.	4·11	5·45	11·06	6·86	14·76

Taux maritimes pour le transport du blé des ports mentionnés au Royaume-Uni,
1909-14—Suite.

TABLEAU N° 32—Suite.

Semaine.	New York.	Odessa.	Karachi.	La Plata fleuve infé- rieur.	Sailor Australie.
1910.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.
1er.....	4·11	5·45	11·05	6·86	14·76
2me.....	4·11	5·45	11·05	6·69	14·76
3me.....	4·11	5·29	11·05	6·69	14·76
4me.....	4·11	4·97	11·05	6·52	14·76
5me.....	2·56	4·81	11·05	6·52	14·76
6me.....	2·56	5·13	11·42	6·02	14·76
7me.....	2·56	4·81	11·05	Nom.	14·76
8me.....	2·08	4·81	10·70	5·06	14·12
9me.....	2·08	4·81	10·70	5·06	14·12
10me.....	2·56	4·17	10·70	4·73	14·12
11me.....	2·56	4·49	10·70	4·73	14·12
12me.....	2·56	5·60	10·70	4·73	13·32
13me.....	2·56	5·77	10·70	4·73	13·32
14me.....	2·56	5·00	10·53	6·22	13·32
15me.....	3·21	5·53	11·05	4·88	13·32
16me.....	3·21	5·60	11·05	4·88	13·32
17me.....	2·56	5·29	11·05	4·88	13·32
18me.....	2·56	5·29	10·70	4·88	13·32
19me.....	2·56	5·29	10·53	3·91	13·32
20me.....	3·21	4·49	10·53	4·24	13·32
21me.....	3·21	4·49	10·15	4·24	13·32
22me.....	2·56	4·17	10·63	5·21	13·32
23me.....	2·56	4·17	8·56	4·88	13·32
24me.....	2·56	4·01	8·56	4·72	13·32
25me.....	2·56	4·01	8·20	4·88	13·32
26me.....	2·56	4·01	7·13	4·88	13·32
27me.....	2·56	4·49	7·85	4·88	13·32
28me.....	3·21	4·97	8·56	4·88	13·32
29me.....	2·56	4·65	9·26	6·18	13·32
30me.....	2·56	4·81	9·62	6·18	13·96
31me.....	2·56	4·97	9·98	7·17	13·96
32me.....	2·56	5·13	9·98	6·52	14·28
33me.....	3·21	5·13	9·98	6·18	14·28
34me.....	3·21	5·77	10·70	6·86	14·28
35me.....	3·21	6·09	10·70	6·86	14·28
36me.....	3·21	6·42	10·70	6·86	14·28
37me.....	3·21	7·06	10·70	7·02	14·28
38me.....	3·21	7·38	11·42	7·02	14·28
39me.....	3·21	7·22	11·42	7·02	14·28
40me.....	4·17	7·06	12·12	7·34	14·92
41me.....	4·17	7·38	12·12	7·16	14·92
42me.....	4·17	7·06	12·12	7·02	14·92
43me.....	4·17	6·42	12·12	6·18	14·92
44me.....	4·17	5·45	11·42	6·02	14·92
45me.....	4·17	4·81	11·42	5·86	14·92
46me.....	3·69	5·29	11·42	5·86	14·92
47me.....	3·69	5·45	11·42	6·02	14·92
48me.....	3·69	6·09	11·05	6·02	14·92
49me.....	3·21	5·29	11·42	6·69	14·76
50me.....	4·65	5·45	11·42	6·86	14·76
51me.....	4·17	5·45	11·42	7·17	14·76
52me.....	4·17	5·60	11·42	7·50	14·76

DOC. PARLEMENTAIRE No 19b

TAUX maritimes pour le transport du blé des ports mentionnés au Royaume-Uni,
1909-14—*Suite*.TABLEAU N° 32—*Suite*.

Semaine.	New York.	Odessa.	Karachi.	La Plata Reuve infé- rieur.	Sailer Australie.
1911.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.
1er.....	4 11	5 77	11 42	7 84	14 76
2me.....	4 11	5 60	11 42	6 52	15 08
3me.....	4 11	5 77	11 42	6 02	15 40
4me.....	4 11	5 60	11 42	6 18	15 24
5me.....	4 65	5 77	11 42	6 52	15 24
6me.....	4 11	5 45	11 78	5 86	15 24
7me.....	4 11	5 45	11 78	5 86	15 89
8me.....	4 11	5 77	11 42	6 02	15 89
9me.....	4 11	5 13	11 42	5 86	15 56
10me.....	4 11	4 81	11 42	6 02	15 89
11me.....	4 11	4 81	11 42	6 02	15 40
12me.....	3 63	5 45	11 05	6 18	15 40
13me.....	3 63	5 13	10 70	6 52	15 40
14me.....	3 15	5 13	10 70	6 25	15 08
15me.....	2 65	5 13	10 70	6 25	15 08
16me.....	3 15	5 93	10 70	6 52	13 96
17me.....	3 15	5 45	11 42	6 52	13 96
18me.....	2 88	5 93	11 78	6 52	14 60
19me.....	3 15	5 93	12 12	6 18	14 60
20me.....	2 88	5 45	12 12	6 18	15 56
21me.....	3 15	5 45	12 12	5 86	15 56
22me.....	3 15	5 13	12 12	5 53	16 05
23me.....	3 15	4 49	11 05	5 21	16 05
24me.....	3 15	4 17	11 05	4 87	16 05
25me.....	3 15	4 17	11 70	4 87	16 05
26me.....	2 56	4 65	11 70	4 56	16 05
27me.....	3 15	5 45	11 70	4 56	16 05
28me.....	3 15	5 13	11 05	4 56	16 05
29me.....	3 63	5 93	11 05	4 56	16 05
30me.....	3 63	5 93	11 05	4 56	16 05
31me.....	3 63	5 93	11 42	4 56	16 05
32me.....	4 11	5 93	11 42	4 56	16 05
33me.....	4 11	5 93	11 42	4 56	16 05
34me.....	4 11	5 45	11 42	5 54	16 05
35me.....	4 11	5 45	11 42	5 54	16 05
36me.....	5 13	5 45	11 42	5 54	16 05
37me.....	4 92	5 45	11 42	5 54	16 05
38me.....	4 92	5 77	11 83	5 54	16 05
39me.....	4 65	6 09	11 83	5 54	16 05
40me.....	4 11	6 42	11 83	5 54	16 05
41me.....	5 66	6 42	11 83	5 54	16 05
42me.....	6 15	6 75	12 12	5 54	16 69
43me.....	5 66	6 75	12 12	5 54	16 69
44me.....	6 15	6 42	12 12	5 54	16 69
45me.....	6 15	6 42	12 66	5 54	16 69
46me.....	6 15	6 42	12 49	5 54	16 69
47me.....	5 66	6 42	12 49	5 54	16 69
48me.....	6 15	7 86	12 49	6 18	16 69
49me.....	6 15	7 38	12 12	6 52	16 69
50me.....	7 11	7 38	12 12	6 52	16 69
51me.....	7 11	7 38	12 12	6 52	16 69
52me.....	6 64	7 38	12 12	7 17	16 69

TAUX maritimes pour le transport du blé des ports mentionnés au Royaume-Uni,
1909-14—*Suite.*

TABLEAU N° 32—*Suite.*

Semaine.	New York.	Odessa.	Karachi.	La Plata fleuve infé- rieur.	Sailer Australie.
1912.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.
1er.....	6·64	7·06	12·12	6·52	16·69
2me.....	6·64	6·91	12·49	6·52	17·35
3me.....	7·11	7·22	13·19	6·52	18·15
4me.....	6·15	6·75	13·53	Nom.	18·47
5me.....	6·15	6·42	13·53	Nom.	18·47
6me.....	8·13	6·59	13·53	10·01	18·47
7me.....	8·13	6·91	13·53	10·01	19·11
8me.....	7·11	6·91	13·53	11·09	19·11
9me.....	8·13	6·59	13·53	Nom.	19·11
10me.....	7·59	6·59	13·53	11·42	19·11
11me.....	7·59	6·59	13·53	11·42	19·11
12me.....	7·59	7·06	13·53	12·37	19·11
13me.....	8·13	7·06	13·53	12·71	19·11
14me.....	8·13	7·06	14·98	16·60	19·11
15me.....	7·59	7·06	15·70	16·60	19·11
16me.....	7·59	7·70	15·70	16·92	18·79
17me.....	7·11	7·70	16·05	17·91	18·79
18me.....	6·64	7·70	15·32	17·61	18·79
19me.....	6·15	8·98	14·27	18·27	18·79
20me.....	5·66	8·98	14·27	19·55	18·79
21me.....	5·66	8·98	14·98	20·41	20·06
22me.....	5·66	7·70	14·62	18·26	18·63
23me.....	5·66	7·38	13·52	16·92	20·06
24me.....	4·11	6·42	12·49	11·72	20·06
25me.....	5·13	6·42	13·19	12·71	20·06
26me.....	5·13	6·42	13·52	12·05	20·06
27me.....	5·13	6·42	13·52	11·08	18·15
28me.....	5·13	6·42	13·52	11·08	18·15
29me.....	5·13	6·42	13·52	11·08	18·15
30me.....	4·11	6·42	13·52	12·33	18·15
31me.....	4·11	7·60	13·52	11·72	18·15
32me.....	4·11	7·70	14·98	12·71	18·15
33me.....	6·15	7·86	14·98	13·69	17·35
34me.....	6·15	7·38	14·62	18·60	17·35
35me.....	8·13	7·54	14·62	14·67	Nom.
36me.....	8·13	8·02	14·62	15·00	Nom.
37me.....	9·14	8·66	15·70	16·60	Nom.
38me.....	10·11	11·23	16·05	20·02	Nom.
39me.....	10·11	10·59	16·05	18·10	Nom.
40me.....	10·64	10·27	16·05	19·55	Nom.
41me.....	9·63	10·27	16·05	19·55	Nom.
42me.....	10·75	12·84	16·40	15·99	Nom.
43me.....	10·64	14·12	16·76	15·99	Nom.
44me.....	11·12	14·76	16·76	16·48	Nom.
45me.....	11·12	11·87	16·76	16·61	Nom.
46me.....	11·12	9·63	15·32	15·98	Nom.
47me.....	10·64	8·02	14·98	14·33	Nom.
48me.....	10·11	7·06	14·28	18·42	Nom.
49me.....	10·11	6·91	13·90	12·71	Nom.
50me.....	9·63	6·75	13·52	12·71	23·50
51me.....	9·14	6·09	12·83	12·38	22·79
52me.....	9·14	6·09	12·49	12·08	22·79

DOC. PARLEMENTAIRE No 19b

TAUX maritimes pour le transport du blé des ports mentionnés au Royaume-Uni,
1909-14—*Suite*.

TABLEAU N° 32—*Suite*.

Semaine.	New York.	Odessa.	Karachi.	La Plata fleuve infé- rieur.	Sailer Australie.
1913.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.
1er..	6·93	6·09	12·83	14·50	23·91
2me..	6·93	8·02	13·91	14·68	23·91
3me..	6·93	8·02	13·53	14·68	24·55
4me..	8·13	7·06	13·53	14·68	23·91
5me..	6·15	6·75	13·53	15·48	23·91
6me..	6·15	6·09	13·53	15·63	23·75
7me..	5·66	5·77	13·53	17·29	23·11
8me..	6·31	5·77	13·53	16·30	21·66
9me..	6·85	6·09	13·53	15·30	21·66
10me..	6·15	5·77	12·83	13·52	*23·43
11me..	6·15	5·45	12·49	12·87	22·78
12me..	6·15	5·45	12·49	12·38	22·78
13me..	5·66	5·60	11·05	13·36	22·46
14me..	6·15	5·60	11·05	13·36	20·86
15me..	6·15	6·09	11·42	11·72	20·86
16me..	6·15	5·77	11·42	12·06	20·86
17me..	7·11	6·09	11·77	11·40	20·54
18me..	7·11	6·09	11·77	10·10	20·86
19me..	7·11	5·93	12·49	9·77	20·22
20me..	7·11	5·45	12·49	9·44	20·22
21me..	6·64	5·45	12·12	9·76	20·06
22me..	6·64	5·13	12·49	9·44	20·06
23me..	6·15	4·49	11·76	8·62	20·54
24me..	5·66	4·49	11·42	8·62	20·22
25me..	4·65	5·45	11·42	9·44	20·22
26me..	4·65	5·45	11·76	9·44	20·22
27me..	4·65	5·45	11·76	10·13	20·22
28me..	4·65	6·09	12·49	10·75	20·06
29me..	4·65	6·09	12·49	10·10	19·58
30me..	4·65	6·09	13·42	10·42	19·58
31me..	4·65	7·06	13·42	10·42	19·58
32me..	4·65	7·54	13·19	12·05	19·58
33me..	5·88	8·02	12·12	11·09	19·58
34me..	5·13	8·50	11·72	11·72	*20·22
35me..	4·66	7·85	12·10	10·43	19·28
36me..	4·12	8·35	12·10	9·78	19·28
37me..	4·12	8·19	12·10	8·64	19·28
38me..	5·67	7·85	12·86	8·15	19·60
39me..	5·67	8·03	12·50	7·84	19·60
40me..	5·83	7·39	12·50	7·17	19·60
41me..	5·67	6·42	11·43	6·86	19·60
42me..	6·16	5·94	11·43	6·86	19·60
43me..	4·66	5·94	10·70	6·52	20·25
44me..	4·66	5·30	Nom.	6·52	20·25
45me..	6·16	5·30	Nom.	6·19	19·92
46me..	5·14	5·46	Nom.	5·87	19·28
47me..	4·66	6·32	Nom.	5·87	19·92
48me..	4·12	5·67	10·70	4·52	19·28
49me..	4·66	5·30	10·70	6·52	19·76
50me..	1·12	4·82	10·36	7·18	19·60
51me..	4·12	4·50	10·36	6·85	19·44
52me..	5·14	4·50	10·36	6·52	19·28

* Les taux de la 10me à la 34me semaine sont les taux des navires.

TAUX maritimes pour le transport du blé des ports mentionnés au Royaume-Uni,
1909-14—Fin.

TABLE N° 32—Suite.

Semaine.	New York.	Odessa.	Karachi.	La Plata fleuve inférieur.	Saïer Australie.
1914.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.
1er	5·14	4·17	10·00	6·52	19·28
2me	5·14	4·17	10·00	6·86	19·28
3me	4·12	4·01	9·64	6·19	18·67
4me	4·12	4·01	9·64	5·54	17·68
5me	4·12	4·01	9·27	4·88	17·68
6me	4·12	4·01	9·27	4·73	15·26
7me	3·91	4·17	9·27	4·88	14·46
8me	3·91	4·66	9·27	6·19	14·46
9me	3·16	4·50	9·27	6·19	15·02
10me	3·16	4·82	9·27	6·19	14·14
11me	2·89	4·82	9·27	6·19	14·14
12me	2·89	4·82	8·20	5·87	13·82
13me	3·16	4·82	8·20	6·86	13·50
14me	3·91	4·82	7·85	7·67	13·50
15me	3·91	4·66	7·85	7·51	14·14
16me	3·91	4·17	6·43	6·86	13·17
17me	3·16	4·17	6·43	6·86	13·34
18me	3·16	4·50	6·43	5·87	13·66
19me	3·16	4·82	7·50	5·87	13·50
20me	3·16	4·89	9·27	Nom.	13·82
21me	3·16	5·14	9·63	Nom.	13·82
22me	3·16	4·50	9·63	Nom.	13·82
23me	3·91	4·33	9·63	Nom.	13·82
24me	3·16	4·33	9·63	Nom.	13·34
25me	4·12	4·66	9·63	Nom.	12·21
26me	5·14	4·33	8·92	6·19	12·21
27me	5·14	.....	8·66	6·19	12·21
28me	5·14	4·50	8·66	6·52	11·89
29me	5·14	4·98	8·66	6·52	11·57
30me	5·67	5·14	7·85	Nom.	11·57
31me	5·67	.....	7·85	8·81	Nom.
32me	Nom.	.....	.....	.....	.....
33me	Nom.	.....	.....	.....	.....
34me	Nom.	.....	.....	.....	.....
35me .....	.....	.....	11·78	7·84	.....
36me .....	.....	.....	12·50	6·86	.....
37me .....	.....	.....	12·85	7·51	.....
38me	6·16	.....	12·12	8·15	.....
39me .....	.....	.....	12·12	Nom.	.....
40me	8·14	.....	12·12	Nom.	.....
41me	8·14	.....	12·12	Nom.	.....
42me	8·14	.....	12·12	Nom.	.....
43me	8·14	.....	11·60	Nom.	.....
44me	3·35	.....	11·78	17·30	.....
45me	10·66	.....	Nom.	17·30	.....
46me	13·12	.....	12·12	17·30	.....
47me	13·12	.....	11·78	17·92	.....
48me	13·12	.....	11·62	19·90	.....
49me	14·35	.....	Nom.	19·90	.....
50me	14·63	.....	Nom.	21·20	.....
51me	16·23	.....	Nom.	24·59	.....
52me	18·16	.....	Nom.	32·35	.....

(Calculé en cents par boisseau d'après la cote fournie par faveur de G. J. S. Broomhall.)

DOC. PARLEMENTAIRE No 19b

TAUX des navires en cueillette pour le transport du blé des ports mentionnés au Royaume-Uni, maximum et minimum, par mois, 1909-14, tels que rapportés à Londres.

TABLEAU N° 33.

Mois.	Montréal.	New York et Philadelphie.	San Lorenzo.	Odessa.	Karachi.	Australie.
<i>1909.</i>						
Janvier.....			10.62-9.35	3.92-3.75	10.00	17.64
Février.....			10.62-8.46	4.65-3.92		17.28
Mars.....			10.08-7.20	4.08-3.92		
Avril.....	5.06-4.87		11.52-8.82	4.08		
Mai.....		3.75	11.52-8.64		11.40-10.80	
Juin.....			10.98-8.82		11.80-11.20	
Juillet.....	4.87		10.17-7.00	5.71-4.73	11.80-10.40	17.64-16.56
Août.....	6.00		7.92-5.88	5.88	11.20-10.80	
Septembre.....			9.72-6.48	5.55	12.00	18.54-18.36
Octobre.....	6.37	5.25	9.54-5.76		12.60-12.20	19.80-18.36
Novembre.....		5.25	10.40-7.20	4.57	12.10-11.60	19.80-19.40
Décembre.....		5.25-4.87	11.07-8.46	5.22-4.82	12.80-11.80	19.62-18.72
<i>1910.</i>						
Janvier.....			8.64-7.92	5.71-5.06	13.20-12.40	19.44-18.72
Février.....			8.28-5.88	5.06-4.73	12.80-12.00	16.74-15.30
Mars.....			8.10-5.58	5.55-4.57	12.00-11.20	16.20-14.76
Avril.....	4.87-4.68		6.84-5.88	5.55-5.39	12.60-11.60	16.20-15.84
Mai.....			7.54-5.04	5.55-3.92	11.60-10.80	
Juin.....			7.54-6.48	4.08	9.20-7.70	16.20
Juillet.....			10.08-6.48	5.22-4.41	12.00-8.80	17.28-15.30
Août.....		6.00-5.62	10.44-7.56	6.37-4.90	12.40-10.80	18.00-16.56
Septembre.....		6.37-6.00	9.99-7.56	7.51-6.20	14.00-12.00	17.64-16.56
Octobre.....		7.31	9.99-7.38	7.51-7.18	13.60-12.80	19.26-18.72
Novembre.....		7.12-6.37	10.08-7.65	6.04-5.22	12.90-12.00	18.72-18.36
Décembre.....		7.12	10.08-8.64	6.04-5.39	13.20-12.40	19.44
<i>1911.</i>						
Janvier.....		6.18	9.36-6.66	5.88-5.55	13.20-12.80	19.44-19.08
Février.....		6.37-6.00	7.20-6.48	5.55-5.22	12.60-12.30	20.07-18.00
Mars.....		5.62	7.56-6.48	5.55-4.90	12.40-12.00	19.44-17.82
Avril.....			7.74-7.65	5.96-5.22	13.20-12.60	17.28
Mai.....			7.92-7.74	5.88-5.55	14.50-12.40	19.08-17.28
Juin.....			7.56-7.29	4.41	12.80-11.20	18.72-16.56
Juillet.....			6.12	6.20-5.55	13.40-12.80	17.62
Août.....			9.36-7.02	6.53-5.55	13.60	19.44-18.36
Septembre.....		6.37	10.44-7.02	6.04-5.55	13.60-12.80	20.16-18.72
Octobre.....		6.75	10.44-9.72	6.86-6.20	14.40-13.00	
Novembre.....			11.52-10.62	7.59-6.53	14.30-13.80	19.26-19.08
Décembre.....		8.25-8.06	11.16-10.17	7.35-6.56	14.60-13.80	21.60-20.70
<i>1912.</i>						
Janvier.....		9.00-8.62	12.96-11.52	7.51-6.53	16.20-14.80	23.04-22.32
Février.....		9.75-9.37	14.76-12.24	8.00-6.37	16.00-15.40	24.30-22.68
Mars.....		8.62	20.16-13.50		16.00-14.40	22.50-21.60
Avril.....		8.25	22.32-17.28	8.49	19.00-16.80	
Mai.....	9.00-8.62	9.00-7.87	23.76-15.12	8.49	17.60-15.60	
Juin.....		9.00	19.08-12.96	6.53-6.20	16.20-14.20	
Juillet.....			15.12-11.28	6.53	17.20-15.80	21.60-20.70
Août.....		9.75-8.25	15.44-14.76	7.84-7.18	17.20-16.00	23.40-20.70
Septembre.....		12.00-10.50	23.58-16.20	11.59-11.43	19.00-16.40	
Octobre.....		12.75-11.25	21.60-17.28	15.02-12.41	20.00-18.30	28.80
Novembre.....		12.00-10.87	19.08-15.12	9.80-6.53	18.80-15.20	33.33-28.80
Décembre.....		10.50-9.00	16.92-12.28	6.69-6.53	15.20-13.20	31.14-30.60

TAUX des navires en cueillette pour le transport du blé des ports mentionnés au Royaume-Uni, maximum et minimum, par mois, 1909-14, tels que rapportés à Londres—Fin.

TABLEAU N° 33—Suite.

Mois.	Montréal.	New York et Philadel- phie.	San Lorenzo.	Odessa.	Karachi.	Australie.
<i>1913.</i>						
Janvier.....		10.50- 9.00	18.72-16.56	8.16- 7.51	16.50-14.80	31.50-29.52
Février.....	9.37	9.75- 9.00	20.16-17.28	7.18- 6.69	16.00-15.20	27.90-26.64
Mars.....	8.25	9.37- 7.87	17.64-14.04	6.53- 5.53	14.60-13.60	25.56-24.48
Avril.....	9.00- 8.25	8.12- 7.87	16.92-12.96	6.04- 5.39	14.80-13.20	23.76-23.04
Mai.....		8.25	14.22-11.34	6.04- 5.53	14.80-13.20	22.50
Juin.....	7.50		12.60-11.64	5.53- 5.08	14.00-13.00	23.04
Juillet.....	9.00- 8.25	8.25- 7.12	14.40-11.16	7.02- 5.88	15.20-13.20	22.50
Août.....	9.00- 8.25	8.43- 7.87	15.12-12.24	8.16- 7.02	15.30-14.40	
Septembre.....	8.25- 7.50	7.50	13.32-10.08	8.33- 7.35	15.00-13.60	
Octobre.....		7.12- 6.00	11.88- 9.09	7.35- 5.22	13.20-12.00	23.40-22.14
Novembre.....		6.00- 5.62	11.16- 7.92	5.53- 5.08	10.80	22.68-20.88
Décembre.....		5.62- 5.25	11.52- 8.64	5.53- 4.41	12.00-11.10	23.58-21.60
<i>1914.</i>						
Janvier.....		5.25	11.16- 7.20	4.24- 3.92	11.60-10.40	22.86-18.90
Février.....		4.50	10.08- 7.20	4.57- 3.92		18.00
Mars.....			10.40- 7.56	4.90- 4.57	11.60- 8.40	15.84-15.48
Avril.....	5.62		10.98- 9.00	4.41- 3.92	10.60- 7.20	15.48-15.30
Mai.....	6.37- 5.62	6.00- 5.81	9.36- 6.93	5.22- 4.08	11.60- 8.00	15.84-14.76
Juin.....	7.50- 5.62		10.40- 8.10	4.90- 3.92	11.20-10.80	12.76-12.60
Juillet.....	8.25- 6.75	6.75- 5.87	10.40- 8.10	5.71- 4.08	10.10- 8.80	
Août.....	6.37	10.87- 7.12	14.40-10.98	Guerre.	14.80-13.20	Mauv. récol.
Septembre.....	9.75- 5.62	7.50- 5.25	15.66- 8.64	"	14.80-13.60	
Octobre.....	11.25- 9.00	8.25- 7.50	21.24-13.68	"	13.60-13.20	
Novembre.....	17.25-15.00	18.00-12.75	22.68-18.36	"	13.60-13.40	
Décembre.....		15.00-14.25	39.96-22.68	"	16.00	

(Calculé en cents par boisseau, d'après la cote fournie par faveur du *Comtelburo Daily Freight Register*.)

DOC. PARLEMENTAIRE No 19b

TAUX maritimes pour le transport du blé des ports mentionnés au Royaume-Uni, de septembre à décembre 1915. (En cents par boisseau.)

TABLEAU N° 34.

Semaine.	New-York.	Karachi.	La Plata fleuve inférieur.	Australie.
19 sept.	28	29.2	35.9	45.0
26 "	30	29.2	34.0	45.0
3 oct.	40	30.3	44.1	48.2
10 "	40	30.3	39.4	48.2
17 "	40	30.3	42.5	54.7
24 "	40	30.9	47.2	61.1
31 "	40	41.0	52.4	61.1
7 nov.	40	42.8	55.5	61.1
14 "	42	44.6	55.5	61.1
21 "	40	46.4	55.5	61.1
28 "	38	48.2	57.2	61.1
5 déc.	38	50.0	71.8	61.1
12 "	38	50.0	73.4	61.1
19 "	40	57.1	76.8	61.1
26 "	40	57.1	76.8	61.1

(Calculé en cents per boisseau, d'après la cote fournie par faveur de G. J. S. Broomhall.)

TAUX des navires en cueillette pour le transport du blé des ports mentionnés au Royaume-Uni, maximum et minimum, par mois, de septembre à décembre 1915. (En cents par boisseau.)

TABLEAU N° 35.

Semaine.	Montréal.	New-York, Philadelphie.	San Lorenzo.	Karachi.	Australie.
19 sept	30.7	28.5	36.9	28.6	48.2
26 "	33.2	31.7-30.2	41.8-37.0	28.6	48.2
3 oct.....	37.7-33.2	37.0-31.7	43.1	29.3	54.7
10 "	37.0	37.0-34.7	44.2-41.8	30.3	51.7
17 "	36.2	35.4	45.1-41.8	35.8-34.0	57.9
24 "		37.0-35.4	54.7-44.1	36.8-35.8	61.1-55.4
31 "		39.0-37.4	56.3-49.8	42.9-41.0	61.1
7 nov.....		39.5-37.4	56.3-51.4	46.5-43.8	61.1
14 "		40.5-39.0	53.4	46.5	61.1
21 "		39.0	57.9-54.7	53.6	61.1
28 "		40.5-37.4	63.5-56.3	50.0	61.1
5 déc.....		40.5-39.8	73.9-62.6	51.9	61.1
12 "		40.5	75.5-70.7	53.6	61.1
19 "		40.5	77.1-70.7	64.3	61.1

(Calculé en cents par boisseau, d'après la cote fournie par faveur de Comtelburo.)

DOC. PARLEMENTAIRE No 19b

NOMBRE de cargaisons entières de grain chargées à Philadelphie, Baltimore, Boston et New-York.

TABLEAU N° 36.

Année.	Philadelphie.	Baltimore.	Boston.	New-York.
1878.	13	37		29
1879.	47	96		64
1880.	50	106		84
1881.	22	67		55
1882.	7	98		39
1883.	46	152		24
1884.	47	170		47
1885.	49	121		28
1886.	53	180		84
1887.	89	84		115
1888.	3	43		21
1889.	18	107		23
1890.	146	126		42
1891.	58	108		187
1892.	200	160		114
1893.	30	64		86
1894.	13	34		33
1895.	12	14		73
1896.	72	110		74
1897.	175	277	2	163
1898.	243	284		269
1899.	158	161	2	61
1900.	179	110	6	41
1901.	59	101	2	11
1902.	8	18	8	5
1903.	18	31	2	11
1904.		4		
1905.	18	27		
1906.	44	31		
1907.	32	31		
1908.	42	5		
1909.	13	11		
1910.	1	11		
1911.	14	17		4
1912.	36	58		24
1913.	34	129		20
1914.	29	156		74
1915 au 31 mars.	33	145		86

Fourni par Frank L. Neall, gérant du *Consolidated News, Statistics and Transportation Bureau*, de Philadelphie, tel qu'indiqué par les archives de Peter Wright & Son, etc.

NOTE.—Le 3 avril 1915.—On n'a pas expédié de cargaisons entières d'avoine des Etats-Unis, depuis jusqu'à environ 1890. Pendant une assez grande partie de cette période on ne tint compte que des expéditions en cargaison entière de blé et de maïs, et plus tard on ajouta l'avoine. On ne tint aucun registre du seigle, de l'orge, et de la graine de lin expédiés de Philadelphie pendant plusieurs années. Le tableau ci-dessus est un état aussi exact du nombre de vaisseaux qui ont pris des cargaisons entières de grain aux divers ports mentionnés, qu'il est possible de préparer au point de vue pratique. Il comprend en substance les états fournis aux diverses audiences sur les différends et aussi lors de la réunion du comité consultatif de 1881, et antérieurement à ce temps, il comprend les statistiques qui étaient soumises périodiquement au Penna. R. R. et employées par cette compagnie dans ses négociations et ententes avec les autres chemins de fer de la Trunk Line; statistiques qui avaient été toutes préparées par Peter Wright & Son, Philadelphie.

Rapport des banques au Canada.

ÉTAT indiquant le total de l'actif, les prêts courants au Canada, les prêts courants ailleurs qu'au Canada, les prêts à demande et à courte échéance ailleurs qu'au Canada, avec la proportion de ceux-ci relativement à l'actif.

TABLEAU N° 37.

Mois.	Actif.	Prêts courants au Canada.		Prêts courants ailleurs qu'au Canada.		Prêts à demande et à courte échéance ailleurs qu'au Canada.	
	Total.	Total.	Pourcentage.	Total.	Pourcentage.	Total.	Pourcentage.
1909.	\$	\$		\$		\$	
Janvier.....	982,870,666	511,363,250	52.02	30,586,081	3.11	92,532,507	9.42
Février.....	990,340,614	507,349,748	51.22	35,055,266	3.53	101,443,902	10.24
Mars.....	1,018,390,211	520,109,936	51.07	34,915,132	3.43	117,850,605	11.55
Avril.....	1,025,015,613	524,168,988	51.13	35,874,530	3.50	114,493,570	11.15
Mai.....	1,044,020,533	528,313,141	50.60	34,487,549	3.30	124,877,955	11.95
Juin.....	1,053,271,919	535,212,269	50.81	33,403,171	3.17	115,254,868	10.95
Juillet.....	1,055,889,054	539,821,041	51.12	32,753,385	3.10	114,685,537	10.86
Août.....	1,079,284,640	543,154,663	50.32	30,661,437	2.84	120,659,609	11.15
Septembre.....	1,107,371,570	560,206,621	50.58	32,981,183	2.98	131,634,384	11.88
Octobre.....	1,133,986,560	579,837,936	51.13	37,311,103	3.30	129,964,353	11.46
Novembre.....	1,155,865,400	590,291,944	51.07	35,358,214	3.06	134,836,591	11.67
Décembre.....	1,157,783,629	592,741,812	51.10	40,072,793	3.46	138,505,379	11.96
1910.							
Janvier.....	1,149,364,437	590,984,344	51.41	37,865,549	3.29	127,934,880	11.12
Février.....	1,148,314,380	602,454,539	52.46	42,403,784	3.70	120,374,681	10.78
Mars.....	1,185,370,171	624,550,951	52.70	40,719,679	3.43	130,194,540	10.98
Avril.....	1,182,850,569	638,247,238	54.00	38,636,636	3.27	122,352,031	10.34
Mai.....	1,205,991,218	643,246,518	53.33	38,014,462	3.15	125,480,256	10.41
Juin.....	1,230,825,305	649,145,920	52.74	38,171,443	3.10	130,173,902	10.56
Juillet.....	1,210,854,680	653,008,336	53.92	40,267,390	3.33	120,436,037	8.26
Août.....	1,223,449,771	657,813,770	53.76	38,609,568	3.15	100,447,288	8.21
Septembre.....	1,256,059,591	668,976,522	53.25	40,190,240	3.20	103,534,884	8.24
Octobre.....	1,260,755,709	679,820,039	53.88	41,269,126	3.27	103,279,774	8.20
Novembre.....	1,253,801,121	677,617,478	54.04	42,396,582	3.38	95,404,136	7.69
Décembre.....	1,229,790,859	677,064,829	55.05	40,400,839	3.26	90,710,437	7.38
1911.							
Janvier.....	1,211,259,062	682,506,095	56.34	38,362,549	3.17	83,790,065	6.92
Février.....	1,221,704,694	689,234,781	56.41	37,699,221	3.09	85,420,046	6.99
Mars.....	1,243,233,782	710,604,072	57.06	35,512,495	2.86	85,250,789	6.86
Avril.....	1,246,746,415	712,032,758	57.14	33,783,963	2.71	84,535,658	6.79
Mai.....	1,270,914,407	708,093,677	55.71	33,918,314	2.67	88,745,080	6.98
Juin.....	1,302,131,886	717,869,386	55.13	33,557,617	2.58	97,865,460	7.51
Juillet.....	1,316,101,042	723,765,358	54.99	32,890,114	2.50	104,009,030	7.91
Août.....	1,322,162,028	734,683,962	55.56	33,689,196	2.55	101,713,820	7.70
Septembre.....	1,342,917,913	749,007,697	55.78	35,587,127	2.65	93,517,076	6.96
Octobre.....	1,381,280,989	768,492,008	55.63	36,962,543	2.67	88,722,640	6.42
Novembre.....	1,389,053,388	770,356,419	55.45	38,991,698	2.81	87,489,665	6.30
Décembre.....	1,390,069,518	774,909,172	55.74	37,970,839	2.73	92,106,695	6.62
1912.							
Janvier.....	1,363,635,778	775,972,243	56.90	37,118,081	2.72	80,871,118	5.94
Février.....	1,383,835,613	793,853,547	57.36	35,946,475	2.60	88,589,472	6.40
Mars.....	1,414,858,991	815,948,308	57.74	34,209,383	2.41	94,667,027	6.70
Avril.....	1,439,425,966	833,242,621	57.88	31,469,847	2.15	103,558,892	7.20
Mai.....	1,474,715,469	837,282,550	56.77	33,478,564	2.27	115,832,736	7.86
Juin.....	1,490,443,071	848,940,089	56.95	34,254,568	2.30	120,569,812	8.06
Juillet.....	1,496,623,543	852,256,651	56.94	35,741,998	2.39	117,961,437	7.89
Août.....	1,501,817,795	862,045,624	56.73	37,846,222	2.52	114,847,864	7.64
Septembre.....	1,509,255,749	859,341,193	56.93	39,440,473	2.61	112,767,036	7.48
Octobre.....	1,521,105,096	879,676,655	57.83	41,300,588	2.71	101,186,983	6.65
Novembre.....	1,519,087,516	874,721,593	57.51	40,925,744	2.69	101,812,858	6.70
Décembre.....	1,526,081,158	881,331,981	57.75	40,990,126	2.68	105,952,101	6.94

DOC. PARLEMENTAIRE No 19b

ETAT indiquant le total de l'actif, les prêts courants au Canada, les prêts courants ailleurs qu'au Canada, les prêts à demande et à courte échéance ailleurs qu'au Canada, avec la proportion de ceux-ci relativement à l'actif—Fin.

TABEAU N° 37—Suite.

Mois.	Actif.	Prêts courants au Canada.		Prêts courants ailleurs qu'au Canada.		Prêts à demande et à courte échéance ailleurs qu'au Canada.	
	Total.	Total.	Pourcentage.	Total.	Pourcentage.	Total.	Pourcentage.
1913.	\$	\$		\$		\$	
Janvier.....	1,485,457,458	874,705,616	58·88	40,098,146	2·70	92,387,847	6·22
Février.....	1,491,553,448	882,112,726	59·14	37,673,798	2·53	95,229,407	6·38
Mars.....	1,514,512,523	890,513,446	58·87	38,277,672	2·53	109,227,927	7·22
Avril.....	1,527,088,246	898,964,181	58·86	36,310,033	2·38	103,212,185	6·76
Mai.....	1,521,841,373	898,959,650	59·07	37,691,786	2·48	96,151,209	6·32
Juin.....	1,521,354,957	899,260,009	59·10	36,884,681	2·42	89,363,520	5·87
Juillet.....	1,519,517,013	901,550,453	59·33	42,960,513	2·83	89,266,235	5·87
Août.....	1,526,196,397	899,132,894	58·91	46,339,928	3·04	90,041,292	5·90
Septembre.....	1,554,082,031	903,717,013	58·15	46,402,913	2·99	86,639,411	5·58
Octobre.....	1,575,550,980	900,159,736	57·18	58,171,884	3·69	93,346,810	5·92
Novembre.....	1,572,706,191	865,888,832	55·05	55,819,280	3·55	122,380,863	7·78
Décembre.....	1,551,268,432	852,906,548	55·00	58,305,388	3·76	115,984,680	7·47
1914.							
Janvier.....	1,499,392,966	840,883,750	56·07	56,051,465	3·74	108,776,770	7·26
Février.....	1,535,980,490	842,084,073	54·82	56,052,837	3·65	141,143,442	9·20
Mars.....	1,546,622,640	855,381,265	55·30	53,279,411	3·45	145,218,223	9·40
Avril.....	1,557,828,425	865,373,876	55·58	54,362,513	3·49	139,937,027	8·98
Mai.....	1,545,890,003	872,152,263	56·00	51,812,875	3·35	129,897,328	8·40
Juin.....	1,575,307,596	875,636,999	55·57	46,186,854	2·93	137,120,167	8·71
Juillet.....	1,568,174,983	876,570,959	55·25	48,013,052	3·06	125,545,287	8·00
Août.....	1,566,058,430	876,233,633	55·95	47,314,832	3·02	96,495,473	6·16
Septembre.....	1,577,927,202	870,853,494	55·19	41,347,231	2·62	89,521,589	5·68
Octobre.....	1,577,919,069	863,939,928	54·75	42,040,716	2·67	81,201,671	5·15
Novembre.....	1,561,458,119	836,975,275	53·73	42,966,275	2·75	74,459,643	4·77
Décembre.....	1,555,556,815	824,291,325	52·99	43,413,760	2·79	85,012,964	5·47
1915.							
Janvier.....	1,521,319,168	806,071,716	52·98	43,987,270	2·89	85,796,641	5·64
Février.....	1,525,052,085	810,073,111	53·11	43,661,379	2·82	89,890,082	5·89
Mars.....	1,545,723,564	810,366,352	52·42	41,745,737	2·71	101,938,685	6·60
Avril.....	1,564,103,718	805,963,211	51·52	37,705,039	2·41	121,522,971	7·77
Mai.....	1,568,792,400	804,579,549	51·28	36,375,658	2·32	136,098,835	8·67
Juin.....	1,574,210,941	806,823,970	51·25	39,278,120	2·49	124,604,875	7·92
Juillet.....	1,568,870,279	802,378,963	51·47	41,784,633	2·68	117,821,174	7·56
Août.....	1,585,338,230	804,363,465	50·73	44,968,445	2·84	120,607,677	7·61
Septembre.....	1,616,241,728	815,015,088	50·42	49,147,877	3·04	135,108,412	8·36
Octobre.....	1,657,256,962	826,467,984	49·86	49,612,985	2·99	120,681,624	7·28
Novembre.....	1,702,194,396	818,227,113	48·09	53,240,955	3·13	135,530,562	7·96
Décembre.....	1,737,992,244	806,395,975	46·39	58,479,739	3·37	137,157,869	7·89

Complé d'après les rapports envoyés au ministre des Finances.

NOTE.—Les prêts couverts au Canada comprennent les prêts faits aux cités, villes, municipalités et districts scolaires.

ÉTAT indiquant le total des obligations envers le public, les dépôts remboursables sur les billets en circulation avec la proportion de ceux-ci relativement à l'actif,

TABLEAU N° 38.

Mois.	Obligations envers d'autres que les actionnaires.		Dépôts (Canada).		Dépôts remboursables sur demande au Canada.	
	Total.	Pourcentage des ressources.	Total.	Pourcentage des ressources.	Total.	Pourcentage des ressources.
1909.						
Janvier	802,163,124	81·61	636,456,997	64·87	193,286,465	19·67
Février	810,614,036	81·85	634,359,076	64·03	192,968,536	19·48
Mars	833,461,485	81·84	646,470,868	63·45	200,843,984	19·65
Avril	841,095,530	82·05	659,489,753	64·10	207,039,031	20·20
Mai	861,029,144	82·47	670,515,411	64·19	216,916,294	20·77
Juin	870,192,322	82·61	681,658,944	64·67	226,480,468	21·45
Juillet	872,752,042	82·65	688,893,569	65·28	222,555,749	21·08
Août	893,718,708	82·71	700,989,497	64·93	228,397,679	21·15
Septembre	920,677,323	83·14	714,070,861	64·40	239,967,052	21·60
Octobre	945,899,101	83·41	731,806,093	64·60	250,968,487	22·15
Novembre	968,603,603	83·79	757,539,626	65·60	264,285,803	22·90
Décembre	970,976,157	83·86	760,350,411	65·75	261,268,387	22·60
1910.						
Janvier	962,026,478	83·70	746,631,589	65·00	238,423,785	20·76
Février	959,197,201	83·53	744,005,720	64·80	236,697,987	20·61
Mars	995,789,764	84·17	762,834,288	64·35	247,562,171	20·87
Avril	993,105,845	83·95	768,173,252	64·94	246,747,180	20·85
Mai	1,015,631,890	84·21	781,332,614	64·78	256,651,635	21·25
Juin	1,010,324,464	84·52	797,849,593	64·82	263,417,539	21·40
Juillet	1,017,868,152	84·06	790,022,893	65·24	251,638,522	20·79
Août	1,029,291,389	84·13	801,970,624	65·63	256,613,172	20·95
Septembre	1,060,372,949	84·42	819,160,128	65·21	273,529,461	21·65
Octobre	1,065,182,955	84·32	829,855,337	65·81	280,838,612	22·28
Novembre	1,057,264,492	84·32	840,872,860	67·06	289,759,025	23·02
Décembre	1,036,075,636	84·24	825,131,465	67·09	280,910,695	22·86
1911.						
Janvier	1,015,674,786	83·85	819,852,959	67·68	270,178,480	22·31
Février	1,024,214,806	83·83	819,784,876	67·10	268,360,503	21·99
Mars	1,043,363,178	83·91	831,204,258	66·85	278,171,792	22·34
Avril	1,046,506,776	83·93	837,787,299	67·19	281,964,369	22·62
Mai	1,070,651,050	84·24	860,993,354	67·74	298,784,206	23·50
Juin	1,101,875,234	84·62	874,672,408	67·17	309,804,854	23·79
Juillet	1,111,465,564	84·45	887,763,215	67·34	316,573,780	24·03
Août	1,113,599,921	84·22	886,852,624	67·08	311,111,668	23·55
Septembre	1,132,237,607	84·31	891,175,998	66·36	313,534,893	23·34
Octobre	1,164,586,063	84·31	918,404,607	66·49	331,953,562	24·05
Novembre	1,173,438,296	84·47	930,654,407	66·99	341,712,265	24·63
Décembre	1,174,323,431	84·47	926,089,625	66·62	335,020,693	24·11
1912.						
Janvier	1,143,668,583	83·87	913,784,136	67·01	316,936,962	23·25
Février	1,160,516,994	83·86	921,405,082	66·58	321,152,954	23·21
Mars	1,188,720,177	84·01	937,941,170	66·22	331,896,238	23·42
Avril	1,211,160,889	84·14	960,735,531	66·74	345,365,183	23·98
Mai	1,247,806,724	84·57	1,002,247,561	67·96	376,953,217	25·56
Juin	1,262,641,353	84·71	1,004,817,876	67·41	373,590,189	25·06
Juillet	1,264,541,837	84·49	1,012,604,839	67·65	372,012,494	24·85
Août	1,266,956,600	84·36	1,004,239,021	66·86	360,575,425	24·02
Septembre	1,272,617,505	84·32	1,014,905,569	67·24	374,368,917	24·78
Octobre	1,283,211,402	84·36	1,023,912,600	67·31	383,814,572	25·20
Novembre	1,287,699,051	84·76	1,012,640,075	67·62	376,829,372	24·80
Décembre	1,292,451,137	84·69	1,012,418,589	66·34	379,777,219	24·88

DOC. PARLEMENTAIRE No 19b

demande, les dépôts remboursables sur avis, le total des dépôts ailleurs qu'au Canada, aussi le capital versé et le montant du fonds de réserve, 1909 à 1915.

Dépôts remboursables sur avis au Canada.		Dépôts ailleurs qu'au Canada.		Billets en circulation.		Capital versé.	Montant du fonds de réserve.
Total.	Pourcent. des res-sources.	Total.	Pourcent. des res-sources.	Total.	Pourcent. des res-sources.	Total.	Total.
\$		\$		\$		\$	\$
443,170,532	45-20	56,593,146	5-75	73,420,881	7-48	96,536,987	74,585,185
448,390,540	44-55	65,353,595	6-69	68,061,816	6-87	96,160,555	74,489,542
445,626,884	43-80	73,951,501	7-26	70,831,560	6-95	97,011,614	75,328,293
450,450,722	43-90	73,578,818	7-20	73,392,140	7-15	97,149,528	75,607,676
453,599,117	43-42	76,409,638	7-32	70,894,967	5-78	97,334,478	75,755,488
455,178,476	43-22	69,249,984	6-58	72,162,542	6-84	97,436,424	75,824,738
466,337,816	44-20	64,515,365	6-13	73,731,353	6-98	97,487,871	75,847,368
472,591,818	43-78	70,807,662	6-56	74,323,748	6-89	97,540,424	75,888,103
474,103,799	42-80	76,556,786	6-91	81,760,000	7-38	97,596,901	75,937,663
480,837,606	42-45	75,544,887	6-58	90,729,430	8-01	97,642,330	76,172,223
493,253,823	42-70	71,835,583	6-22	92,223,169	7-98	98,046,270	77,368,333
499,082,024	43-15	75,088,498	6-48	89,506,794	7-73	97,808,617	77,847,333
508,207,804	44-21	83,363,219	7-25	80,974,584	7-05	97,936,700	78,449,573
507,307,733	44-19	73,944,685	6-44	75,782,649	6-60	97,773,850	78,521,946
515,272,117	43-48	85,948,201	7-25	80,901,913	6-81	97,831,709	78,569,586
521,427,072	44-09	76,600,041	6-48	82,101,100	6-94	97,917,434	78,846,070
524,680,979	43-53	80,489,233	6-68	81,419,561	6-76	98,315,012	79,254,915
534,432,054	43-40	85,017,152	6-90	81,538,916	6-62	98,728,342	79,370,321
538,384,371	44-45	75,275,300	6-22	84,009,142	6-94	98,803,464	79,429,978
545,357,452	44-68	78,815,399	6-45	84,684,449	6-74	99,199,870	79,823,679
545,630,667	43-56	87,392,099	6-92	89,916,207	7-12	99,490,249	80,089,471
549,016,725	43-54	74,355,783	5-90	96,950,510	7-61	99,642,063	80,157,791
551,113,835	43-97	69,561,539	5-55	99,228,604	7-90	100,140,477	83,164,948
544,220,710	44-23	70,574,871	5-74	94,783,437	7-64	99,676,093	83,965,869
549,774,479	45-37	66,106,224	5-46	86,301,933	7-12	100,243,974	84,356,108
551,424,373	45-11	68,296,58	5-60	81,577,448	6-67	100,451,997	85,566,633
553,032,466	44-51	72,052,067	5-80	85,779,965	6-90	100,441,842	84,891,710
555,822,930	44-58	69,062,268	5-54	89,796,521	7-21	100,648,717	85,213,740
562,209,148	44-24	69,442,818	5-47	87,034,175	6-85	100,892,791	86,690,829
564,867,554	43-38	77,721,948	5-97	90,202,838	6-93	101,065,306	86,943,135
570,789,435	43-31	73,120,807	5-56	93,273,205	7-09	102,626,496	88,352,064
575,740,956	43-53	71,840,723	5-43	94,334,041	7-12	103,716,960	89,324,728
577,591,045	43-02	78,887,510	5-87	99,768,830	7-42	104,392,280	90,181,949
586,451,045	42-44	73,483,197	5-32	107,408,361	7-78	106,163,549	93,418,824
588,942,142	42-39	73,264,439	5-28	111,943,580	8-06	107,472,558	95,699,232
591,068,932	42-51	80,606,925	5-80	110,269,196	7-94	107,994,604	96,868,124
596,847,174	43-76	77,049,762	5-65	101,466,102	7-44	109,418,334	98,101,595
600,252,128	43-36	81,397,599	5-88	93,259,141	6-71	110,448,244	98,721,502
606,044,932	42-80	84,737,024	5-99	97,653,360	6-90	111,172,899	99,234,481
615,370,348	42-76	85,679,238	5-95	101,857,750	7-08	112,038,900	100,638,290
625,294,344	42-40	77,874,540	5-27	100,557,161	6-82	112,339,939	100,878,848
631,317,687	42-35	82,067,093	5-51	103,295,602	6-94	112,588,537	101,031,186
640,592,345	42-80	77,838,807	5-20	105,188,187	7-04	113,410,732	101,735,482
643,663,596	42-84	78,147,556	5-22	104,399,647	6-95	114,098,525	102,751,441
640,536,652	42-46	81,953,710	5-41	106,875,414	7-08	113,694,638	104,301,411
640,097,928	42-11	78,518,407	5-16	113,530,301	7-46	114,134,182	104,639,396
635,810,763	41-82	81,338,648	5-36	119,856,647	7-90	114,544,475	106,212,072
632,641,340	41-46	87,050,132	5-71	120,035,377	7-86	114,881,914	106,840,007

ÉTAT indiquant le total des obligations envers le public, les dépôts remboursables sur les billets en circulation avec la proportion de ceux-ci relativement à l'actif,

TABLEAU N° 38—Suite.

Mois.	Passif.		Dépôts (Canada).		Dépôts remboursables sur demande au Canada.	
	Total.	Pourcentage des ressources.	Total.	Pourcentage des ressources.	Total.	Pourcentage des ressources.
1913.						
	\$		\$		\$	
Janvier.....	1,247,586,414	83·98	989,519,020	66·61	354,518,964	23·87
Février.....	1,252,269,581	83·95	980,129,348	65·71	349,661,830	23·43
Mars.....	1,272,238,689	84·90	988,191,367	65·24	357,756,629	23·63
Avril.....	1,285,071,059	84·15	996,500,282	65·11	365,340,002	23·87
Mai.....	1,281,729,067	84·22	994,915,345	65·37	364,159,642	23·90
Juin.....	1,280,170,221	84·14	985,698,897	64·79	362,799,928	23·82
Juillet.....	1,275,297,267	83·92	977,932,584	64·32	356,585,196	23·46
Août.....	1,279,611,609	83·77	977,351,772	64·03	358,321,925	23·47
Septembre.....	1,306,715,560	84·08	1,002,987,698	64·53	381,737,513	24·56
Octobre.....	1,328,497,371	84·31	1,011,367,714	64·19	389,856,507	24·75
Novembre.....	1,330,526,282	84·60	1,010,289,196	64·23	384,486,046	24·44
Décembre.....	1,308,756,866	84·36	1,006,067,835	64·88	381,375,509	24·60
1914.						
Janvier.....	1,255,440,559	83·72	974,947,294	65·02	339,811,339	22·68
Février.....	1,289,216,072	83·93	978,443,725	63·65	337,516,595	21·97
Mars.....	1,299,017,586	83·99	991,734,246	64·05	345,590,642	22·33
Avril.....	1,311,668,638	84·19	1,004,195,216	64·46	350,515,993	22·51
Mai.....	1,301,012,035	84·15	1,004,194,241	65·06	340,748,488	22·10
Juin.....	1,330,488,767	84·45	1,018,656,459	64·66	355,066,229	22·54
Juillet.....	1,323,252,452	84·31	1,018,068,176	64·96	346,854,051	22·11
Août.....	1,317,169,146	84·10	998,383,599	63·75	338,984,418	21·62
Septembre.....	1,328,255,074	84·17	1,006,685,797	63·79	348,284,206	22·04
Octobre.....	1,328,864,020	84·21	1,008,539,512	63·91	348,732,830	22·10
Novembre.....	1,320,307,465	84·42	1,016,879,095	65·12	350,884,153	22·47
Décembre.....	1,314,646,254	84·51	1,012,739,990	65·10	340,909,953	22·48
1915.						
Janvier.....	1,278,492,520	84·03	996,877,212	65·52	329,916,736	21·67
Février.....	1,281,079,445	84·00	1,002,503,792	65·73	331,415,179	21·72
Mars.....	1,300,863,637	84·15	1,016,390,076	65·75	339,514,286	21·96
Avril.....	1,321,638,542	84·49	1,033,401,061	66·06	347,325,937	22·21
Mai.....	1,327,453,565	84·61	1,039,237,406	66·24	347,346,119	22·17
Juin.....	1,332,398,402	84·63	1,032,818,783	65·60	349,067,351	22·18
Juillet.....	1,316,311,503	84·44	1,032,681,934	66·24	340,950,215	21·88
Août.....	1,340,101,608	84·53	1,026,602,800	64·75	334,022,174	21·07
Septembre.....	1,360,362,811	84·72	1,052,655,131	65·12	359,315,280	22·25
Octobre.....	1,413,362,832	85·28	1,093,379,043	65·98	392,042,193	23·68
Novembre.....	1,463,200,922	85·95	1,120,954,467	65·85	406,735,171	23·89
Décembre.....	1,409,283,610	86·26	1,144,680,651	65·86	423,690,384	24·39

Complé d'après les rapports envoyés au ministre des Finances.

DOC. PARLEMENTAIRE No 19b

demande, les dépôts remboursables sur avis, le total des dépôts ailleurs qu'au Canada, aussi le capital versé et le montant du fonds de réserve, 1909 à 1915—Fin.

Dépôts remboursables sur avis au Canada.		Dépôts ailleurs qu'au Canada.		Billets en circulation.		Capital versé.	Montant du fonds de réserve.
Total.	Pourcentage des ressources.	Total.	Pourcentage des ressources.	Total.	Pourcentage des ressources.	Total.	Total.
\$		\$		\$		\$	\$
635,000,056	42 74	83,284,404	5 61	109,777,660	7 39	115,327,032	107,200,548
630,467,518	42 28	91,868,886	6 15	101,211,345	6 79	115,820,316	107,514,405
630,434,708	41 61	97,869,303	6 45	107,525,837	7 11	116,316,456	107,903,491
631,160,280	41 24	103,925,361	6 80	105,954,440	6 94	115,799,217	108,414,337
130,755,603	41 47	97,935,216	6 44	104,967,124	6 90	115,969,433	108,681,230
622,928,965	40 97	104,286,782	6 86	108,122,567	7 12	116,191,087	108,732,561
621,347,388	40 86	86,600,194	5 70	108,178,424	7 13	116,520,153	108,959,833
619,032,847	40 56	97,003,605	6 36	109,453,210	7 18	116,818,251	109,194,211
621,249,585	39 97	95,941,227	6 17	114,032,133	7 34	116,981,209	109,358,445
621,511,207	39 44	100,892,180	6 41	124,201,527	7 89	117,341,476	109,624,776
625,803,150	39 79	107,323,009	6 82	126,839,620	8 06	117,678,123	111,850,862
624,692,326	40 28	103,403,085	6 67	122,235,196	7 88	114,809,297	112,118,016
635,135,955	42 34	95,342,345	6 36	111,134,172	7 41	114,936,258	112,401,141
640,927,130	41 68	119,556,649	7 79	99,862,232	6 49	115,084,818	112,679,074
646,143,904	41 72	114,523,736	7 41	100,601,004	6 51	115,133,697	112,706,350
653,679,223	41 95	113,403,809	7 35	103,303,092	6 64	115,173,655	113,287,200
663,945,753	42 96	95,392,439	6 16	99,890,163	6 46	114,783,483	113,346,113
663,650,230	42 12	103,061,603	6 54	101,180,667	6 42	114,811,775	113,368,898
671,214,125	42 85	95,873,092	6 11	103,238,177	6 58	114,833,877	113,381,526
659,399,151	42 13	95,754,821	6 12	115,304,287	7 46	114,837,227	113,382,911
658,401,501	41 75	109,981,564	6 40	124,618,121	7 90	114,843,582	113,385,761
659,806,682	41 81	90,866,894	5 76	128,451,315	8 14	114,852,645	113,392,374
665,994,852	42 65	91,278,495	5 84	124,620,870	7 98	113,909,750	113,165,307
662,830,037	42 62	98,901,413	6 36	117,154,696	7 67	113,916,913	113,070,859
668,960,482	43 85	91,807,007	6 04	107,476,852	7 06	113,975,538	113,227,654
671,088,613	44 01	92,092,634	6 04	99,037,728	6 49	113,976,736	113,227,654
676,875,790	44 79	97,737,998	6 32	100,764,584	6 52	113,978,472	113,227,654
686,075,124	43 85	104,210,620	6 66	103,842,430	6 64	113,980,036	113,327,654
691,801,287	44 07	96,912,047	6 18	102,072,374	6 51	113,982,652	113,060,988
683,761,432	43 42	112,242,504	7 13	103,166,744	6 55	113,984,389	113,060,988
691,731,719	44 37	98,762,226	6 33	104,166,355	6 69	113,984,389	113,060,988
692,580,626	43 68	128,109,996	8 08	102,866,674	6 49	113,984,747	113,060,988
693,339,851	42 87	128,271,771	7 94	108,917,398	6 74	113,984,870	113,061,008
701,336,850	42 30	111,236,345	6 71	123,204,784	7 44	113,986,106	112,752,333
714,219,286	41 96	132,029,108	7 76	130,400,298	7 66	113,987,275	112,718,473
720,990,267	41 47	134,650,183	7 75	132,680,244	7 64	113,987,577	112,457,333

COMPENSATIONS des banques de l'Ouest et de l'Est avec les totaux à tous les mois,
1909-14.

TABLEAU N° 39.

Mois.	Banques de l'Est.	Banques de l'Ouest.	Total.
1909.			
	\$	\$	\$
Janvier.....	239,606,342	81,512,373	381,118,715
Février.....	259,753,562	71,098,926	330,852,488
Mars.....	289,951,960	86,340,911	376,292,871
Avril.....	293,443,439	90,427,717	383,871,156
Mai.....	309,958,662	92,715,975	402,674,637
Juin.....	343,319,204	90,535,254	433,854,458
Juillet.....	349,026,140	92,178,175	441,804,315
Août.....	298,763,506	90,243,636	389,007,142
Septembre.....	307,399,643	108,274,360	415,674,003
Octobre.....	373,377,342	153,471,420	526,748,762
Novembre.....	391,546,831	179,143,595	570,690,426
Décembre.....	394,266,656	158,099,724	552,366,380
Total.....	3,910,913,287	1,294,042,066	5,204,955,353
1910.			
Janvier.....	363,658,646	124,627,291	488,285,937
Février.....	303,515,224	104,532,814	408,048,038
Mars.....	352,287,034	121,929,385	474,216,419
Avril.....	352,753,090	139,424,845	492,177,935
Mai.....	340,981,682	137,214,852	478,196,534
Juin.....	360,519,902	140,642,031	501,161,933
Juillet.....	385,619,367	151,488,523	537,107,890
Août.....	343,372,614	143,241,669	486,614,283
Septembre.....	357,222,421	152,102,127	509,324,548
Octobre.....	382,828,641	182,668,334	565,496,975
Novembre.....	407,158,793	222,295,039	629,453,832
Décembre.....	392,106,004	192,497,259	584,603,263
Total.....	4,342,017,418	1,812,664,169	6,154,681,587
1911.			
Janvier.....	377,573,374	155,686,098	533,259,472
Février.....	337,572,293	140,849,180	478,421,473
Mars.....	401,883,033	175,269,849	577,152,882
Avril.....	381,001,669	174,686,406	555,688,075
Mai.....	437,800,429	205,485,478	643,285,907
Juin.....	415,747,349	189,171,071	604,918,420
Juillet.....	430,725,854	195,428,724	626,154,578
Août.....	401,164,613	197,964,309	599,128,922
Septembre.....	375,801,529	192,346,146	568,147,675
Octobre.....	437,309,128	245,114,502	682,423,630
Novembre.....	501,413,874	298,078,438	799,492,312
Décembre.....	459,501,575	263,793,246	723,294,861
Total.....	4,957,494,720	2,433,873,487	7,391,368,207
1912.			
Janvier.....	454,316,984	230,638,523	684,955,507
Février.....	397,646,030	217,165,784	614,811,814
Mars.....	419,131,027	236,277,773	655,408,800
Avril.....	466,234,690	248,484,560	714,719,250
Mai.....	531,959,082	287,570,552	819,529,634
Juin.....	506,752,061	262,767,151	769,519,212
Juillet.....	550,128,979	256,728,804	806,857,783
Août.....	495,813,807	254,354,262	750,168,069
Septembre.....	458,089,177	250,009,323	708,098,500
Octobre.....	562,489,293	316,428,931	878,918,224
Novembre.....	527,676,001	373,270,404	900,946,405
Décembre.....	510,259,503	330,006,063	840,265,566
Total.....	5,889,496,634	3,263,702,130	9,144,198,764

DOC. PARLEMENTAIRE No 19b

COMPENSATIONS des banques de l'Ouest et de l'Est avec les totaux à tous les mois,
1909-14—Fin.

TABLEAU N° 39—Suite.

Mois.	Banques de l'Est.	Banques de l'Ouest.	Total.
1913.	\$	\$	\$
Janvier.....	522,463,601	281,901,550	804,365,151
Février.....	435,771,068	239,131,746	674,902,814
Mars.....	442,471,124	231,600,270	674,071,394
Avril.....	494,439,344	262,239,392	756,678,736
Mai.....	510,480,620	290,054,322	800,534,942
Juin.....	489,890,202	257,432,455	747,322,657
Juillet.....	500,949,016	261,749,660	762,698,676
Août.....	459,060,464	226,327,898	685,388,362
Septembre.....	484,720,425	256,586,153	741,306,578
Octobre.....	547,317,112	345,327,235	892,644,347
Novembre.....	504,153,162	359,126,147	863,279,309
Décembre.....	531,323,326	317,682,997	849,006,323
Total.....	5,923,039,464	3,329,159,825	9,252,199,289
1914.			
Janvier.....	479,841,159	232,559,837	712,400,996
Février.....	432,560,521	175,410,386	607,970,907
Mars.....	444,785,233	199,793,884	644,579,117
Avril.....	475,784,670	208,952,437	684,737,107
Mai.....	481,478,220	230,630,412	712,108,632
Juin.....	487,919,461	226,777,166	714,696,627
Juillet.....	544,017,293	223,949,051	767,966,344
Août.....	402,101,973	181,841,139	583,943,112
Septembre.....	416,456,742	218,224,358	634,681,100
Octobre.....	463,470,392	260,750,788	723,221,180
Novembre.....	418,818,249	238,355,709	657,173,958
Décembre.....	424,219,175	199,455,600	623,674,775
Total.....	5,473,453,088	2,596,700,767	8,070,153,855

Complé d'après les rapports de la Chambre des compensations.

**PRÉCIS DES INDEX DES DÉBATS DU HANSARD DE LA CHAMBRE DES
COMMUNES ET DU SÉNAT SUR LE CANAL DE LA BAIE
GEOrgIENNE, 1902-13.**

CHAMBRE DES COMMUNES, "DÉBATS DU HANSARD."

*(Compilé pour la Commission du canal de la baie Georgienne, par Henri Roy, libraire
au Secrétariat d'Etat.)*

1912-13.

- Question par M. MURPHY.—P. 1154, 16 déc. 1912.
 Bill n° 45, M. WHITE (Renfrew).—P. 1266, 17 déc. 1912; 2me lecture, p. 1448, 14 jan. 1913.
 Bill n° 45, Débats en 3me lecture.—L'amendement a pour but de porter les obligations de \$100,000,000 à \$175,000,000, p. 2591, 3 fév. 1913.
 Résolution par E. B. DEVLIN.—P. 2622, 3 fév. 1913; p. 3074, 11 fév. 1913; Amendements faits par le Sénat.—P. 3741, 20 fév. 1913.

1911-12.

- Question par M. LEMIEUX.—P. 544, 29 nov. 1911.
 Bill n° 30, M. WHITE, (Renfrew).—1re lecture, p. 795, 5 déc. 1911; 2me lecture, p. 1122, 12 jan. 1912; 3me lecture, p. 4699, 8 mars, 1912.
 Questions par M. DEVLIN sur la politique du gouvernement.—P. 3060, 14 fév. 1912; p. 1970, 26 jan. 1912; p. 6785, 1er avril 1912.
 Question par M. MURPHY, rivière des Français, vote de \$100,000.—Voir p. 6657, 29 mars 1912.
 Question par M. DEVLIN.—P. 6729, 30 mars 1912.

1910-11.

- M. GERMAN (Welland).—Lit partie d'un article du *Globe*, et demande si on doit inclure \$3,000,000 dans les estimés, p. 2261.
 L'hon. G. P. GRAHAM.—Ne serait pas fâché que l'on commençât les deux canaux, celui de la baie Georgienne et celui de Welland, p. 2261.
 Question par G. V. WHITE.—Attire l'attention sur un item publié dans le *Montreal Star* et l'*Ottawa Citizen*; il en donne lecture, p. 2004-5.
 Question par l'hon. F. D. MONK.—Les Américains auront-ils le droit de s'en servir, et réponse de l'hon. Aylesworth, p. 7084.

1909-10.

- Bill n° 58, M. MCGIVERN.—1re lecture, p. 1099; 2me lecture, p. 1333; 3me lecture et comité, p. 2258.
 M. WHITE.—Débats sur la construction, et donne les statistiques concernant l'exploitation des forces hydrauliques sur les cours d'eau d'Europe, etc., etc.
 M. WHITE.—Question, p. 6616, *re* Rapport.
 M. PUGSLEY.—Dépose sur la table un rapport relativement à une demande, en date du 14 février 1910; proposé par M. WHITE, p. 8734.

DOC. PARLEMENTAIRE No 19b

1909.

Rapport final, avec plans, estimations du coût, et 56 gravures.

Déclaration de M. GRAHAM *re* l'élargissement du canal Welland, p. 6415.

Questions concernant la connaissance qu'a eue le gouvernement d'une pétition (round-robin) promulguée par des couliissiers dans le but d'obtenir une garantie des obligations de la compagnie, p. 6415.

1907-08.

Bill n° 47, M. STEWART.—1re lecture, p. 891; 2me lecture, p. 1059; comité, pp. 3622, 3794, 4230; 3me lecture, p. 4230.

GRAHAM, GEO. P.—Il donne lecture d'une clause protégeant les droits du gouvernement, p. 3802.

HAGGART, JOHN.—Dispositions sauvegardant les droits du gouvernement, pp. 3803-04. Personnel de la compagnie demandant une charte, p. 3804. Canaux construits par des compagnies, p. 3805.

LANCASTER, F. A.—On devrait avoir tous les renseignements concernant le coût des travaux faits par la compagnie avant de renouveler sa charte, p. 3802. Il n'est pas certain que cela serait pour le plus grand bien du pays, p. 5239. Il existe un splendide système de canaux. Seule la profondeur et la dimension des écluses fait défaut, p. 5240. Donne lecture d'un mémoire préparé par la Chambre de commerce de St. Catharines, p. 5241. Il n'est pas en faveur de ce projet entraînant le pays dans des dépenses énormes, p. 5242.

LENNOX, H.—Questions concernant les sommes d'argent dépensées par la compagnie jusqu'à présent, p. 3794.

MONK, F. D.—Un travail gigantesque; on ne devrait pas le retarder davantage, p. 3794. Tôt ou tard le gouvernement sera obligé d'entreprendre ce travail, p. 3798. Quand même le gouvernement ne se prononcerait pas sur le projet, cela ne doit pas l'empêcher de prolonger la charte d'une compagnie privée, p. 3799.

REID, J. D.—Quant à l'argent dépensé, le gouvernement devrait avoir tous les renseignements nécessaires, p. 3798. Augmenter la profondeur du canal Welland, p. 3801.

SPROULE, T. S.—Un rapport partiel seulement a été présenté au gouvernement, p. 3794. C'est une entreprise trop importante pour la laisser à des particuliers. Expérience de la *Chignecto Ship Canal Company*, p. 3795. Ce n'est pas une bonne politique de faire faire pratiquement la même chose par le gouvernement et la compagnie, p. 3799.

STEWART, R.—N'a pas d'autres renseignements, p. 3794.

WRIGHT, A. A. (South Renfrew).—Les projets du gouvernement et de la compagnie sont tout à fait différents, p. 3795. Le Canada est au premier rang avec ses cours d'eau navigables. De grands canaux actuellement en construction, p. 5228. L'augmentation rapide du commerce par voie des canaux, p. 5229. Le transport des marchandises sur le Saint-Laurent, et nos sources de marchandises, il n'y a qu'un seul grand système de canaux, p. 5231. Fort-William plus près de Liverpool de 800 milles que par le canal Erié, p. 5232. Résultat des expériences du Dr Haanel. Procédé suivi au canal Welland, p. 5233. Cite M. Butler sur le canal de la baie Georgienne. Donne lecture d'une lettre de M. Reford, p. 5238. Espère que le rapport permettra au gouvernement de commencer les travaux le plus tôt possible, p. 5239.

Motion de C. A. MCCOOL.—Demandant copie de tous les plans et rapports en possession du gouvernement relativement à la construction du canal de la baie Georgienne, p. 1941.

- BBABAZON, G. B.—On discute ce projet depuis 30 ans, et on n'a jamais trouvé d'objections sérieuses à la réalisation de ce projet, p. 1997. Nous voulons la voie navigable la meilleur marché et la plus courte, et nous l'avons à notre porte, p. 1998. Preuve présentée à la Chambre de commerce anglaise. Cité J. F. Hill, p. 1999. La vallée de l'Outaouais possède de grandes richesses. La rivière Ottawa est un des cours d'eau les plus riches en forces hydrauliques, p. 2000. Les mines de fer anglaises, les dépôts de galène de l'île Calumet et le district du Témiscamingue, p. 2001. Le bois de pulpe seul devrait fournir une immense quantité de trafic, p. 2002. Les navires houillers de la Nouvelle-Ecosse pourraient remonter ce cours d'eau, p. 2003. Espère que le gouvernement annoncera sa politique sur ce projet, p. 2004. Espère que le gouvernement entreprendra ce projet en entier, et non morceau par morceau, p. 2005.
- CARON, J. B. T.—Influence du transport par canaux sur les taux de fret, p. 2005. Chaque fois que des canaux ont fait concurrence aux chemins de fer, on s'est aperçu qu'ils exerçaient une plus grande influence sur les taux en vigueur, p. 2006. Le coût probable des travaux sera d'un peu moins de \$100,000,000, p. 2007. Une comparaison des distances. L'hon. M. Stevens sur le projet de New-York, p. 2008. A démontré que les Américains sont hostiles à la construction de ce canal par le gouvernement canadien, p. 2009. Le discours du président Roosevelt devant la commission des voies navigables, p. 2010. Considérons-le comme une entreprise d'un avantage commun à tout le Canada, p. 2011. Le Canada doit posséder les voies navigables nécessaires à la construction de ses havres et de ses vastes têtes de ligne, p. 2012.
- DEVLIN, E. B. (Wright).—Il s'est fait, depuis les quelques heures qui viennent de s'écouler, plus de travail en faveur de la construction du canal que depuis tout le temps qu'il siège à la Chambre, p. 2012. Le gouvernement a fait plus, et fera encore davantage en vue d'aider à l'augmentation de nos moyens de transport au Canada, p. 2013. Le pays tout entier en profitera, parce que, grâce à lui, le transport du grain sera plus facile et à meilleur marché, p. 2014. Cite le rapport de la commission royale de transport, p. 2015. Le transport du grain et de la farine pendant la saison de 1906, p. 2016. La question des taux en vigueur sur les voies ferrées et navigables, p. 2017. Conseille la construction immédiate du canal, p. 2018.
- LOGAN, H. J.—La question de transport touche vraiment à la racine de notre vie nationale, p. 1992. Sir Wm Van Horne, Walter Stanley et Curtis Clarke sont cités, p. 1993. Quelques raisons en faveur de cette grande entreprise, p. 1994. Il procurerait à la province d'Ontario l'occasion de faire usage du charbon de la Nouvelle-Ecosse, p. 1995. Une comparaison des taux, il ne serait pas nécessaire de partager la cargaison, p. 1996. Se déclare en faveur du projet s'il est possible de le compléter pour une somme raisonnable, p. 1997.
- MCCOOL, C. A.—De l'importance de poursuivre les travaux sur les rivières Ottawa et des Français. La route Champlain, p. 1941. Notes historiques touchant les canaux situés sur cette route, p. 1942. Explorations récentes faites par Fraser, Wisner et le gouvernement. Opinions de personnages éminents, p. 1943. Cite le *Globe* et le *Toronto News*, p. 1994. Cite J. J. Hill. Générosité de la nature à l'égard du Canada, p. 1945. Les distances par la route du canal une question de temps, p. 1946. Devis établis d'après une profondeur de 22 pieds pour ce canal, p. 1947. Tout le bassin hydrographique en territoire canadien, p. 1948. Discours du président de la *Grain Produce Exchange* de Winnipeg, p. 1949. Colonisation des régions à mesure que les voies de communication s'établissent, p. 1950. Cite les paroles de M. Bosworth devant la commission des chemins de fer, p. 1951. L'histoire du commerce venant de Chicago par les lacs démontre une tendance à faire baisser les taux, p. 1952. Cite les paroles de J. F. Hanrahan devant la convention relative aux

DOC. PARLEMENTAIRE No 19b

aux voies navigables de grand fond, à Memphis, p. 1953. Jas E. Walsh sur le problème du transport, p. 1954. Un argument très puissant en faveur de ce projet, p. 1955. Expéditions de blé et recettes en 1906, à Montréal, p. 1956. Augmentation du nombre de milles de nos voies ferrées et augmentation de leur équipement depuis 1903, p. 1957. Le développement du Nord-Ouest américain est en très grande partie le résultat du transport par route navigable, p. 1958. La puissance énorme des forces hydrauliques qui ne sont pas exploitées le long de la route. Ce qu'elles pourraient produire, p. 1959. Réduction des métaux au moyen de l'électricité, "Une revue des expéditions de Cobalt", p. 1960. Impulsion donnée aux industries minières par les moyens de transport démontrant la nécessité de la production à bon marché de la force motrice électrique, p. 1961. Cite le *Canada Industriel*, p. 1911-12-13-14-15. Une dépêche de Montréal au *Globe*, p. 1966. Ceci est un argument de plus en faveur de la construction du canal, p. 1967. Un appel à la députation de ne pas perdre plus de temps pour commencer cette grande entreprise, p. 1968. Tout le projet sera prêt avant la fin de la session, p. 1969. Il espère que l'on prendra immédiatement les moyens de commencer ces travaux importants, p. 1970.

WATSON, R. J.—On ne devrait pas faire preuve de partisanerie dans la discussion au sujet de cette importante route navigable, p. 1982. La question n'est pas d'un intérêt local mais bien d'importance nationale, p. 1984. Cite Alexander Macenzie et sir John A. Macdonald, p. 1985. J. J. Hill dit qu'au point de vue du commerce c'est le plus grand bienfait que l'on puisse obtenir, p. 1986. Le canal fera diminuer les taux de fret pour le blé. Le commerce suivra la route la plus courte et la moins dispendieuse, p. 1987. Le district abonde en richesses minérales et forestières. La construction du canal serait un bienfait immense pour le Canada, p. 1988. S'il est impossible de faire ces travaux au complet faites-en une partie, pour commencer, à la région supérieure, p. 1989. Description de la route et distances, p. 1990. Ne connaît pas très bien la partie inférieure du pays, p. 1991. C'est l'anneau nécessaire pour compléter la route la moins dispendieuse et la plus courte possible, p. 1992.

WHITE, G. N.—Donna quelques raisons, l'année dernière, pour lesquelles cette grande entreprise devrait être encouragée, p. 1970. Dépenses, recettes et trafic, canaux canadiens, p. 1971-72. Trafic passant par le canal de St. Mary's Falls et le Sault canadien, p. 1973-4. L'une des plus grandes entreprises nationales projetées depuis plusieurs années, p. 1975. Les ingénieurs démontrent quelques-uns des avantages de cette route p. 1976. La longueur de la saison de navigation, p. 1977. Cite une lettre de Tarte au premier ministre au sujet de la route de la rivière des Français, p. 1978-9-80. Cite Laurier répondant à la résolution de Thomas Murray, en 1903, p. 1980-1. Il est regrettable qu'il y ait eu tant de retard dans la préparation du rapport final, p. 1982.

PUGSLEY, l'hon. Wm.—Présente un rapport des dépenses probables préparé par A. Saint-Laurent, p. 12053.

BERGERON, J. G. H.—Demande que le rapport soit imprimé et que des exemplaires soient distribués, il y en a une grande demande, p. 12836.

PUGSLEY, l'hon. Wm.—Il faudra six semaines pour l'impression du rapport, p. 128367.

HAGGART, l'hon. John.—Demande quand seront déposés les devis, et insiste pour avoir immédiatement ceux de la rivière des Français, p. 1740.

PUGSLEY, l'hon. Wm.—Ceux de la rivière des Français sont au complet, p. 1740.

1906-07.

1906.

Pas de débats.

Rapport de la commission du transport, voir année 1906, p. 2038.

1905.

Pas de débats.

1904.

Pas de débats.

1903.

M. THOS, MURRAY (Pontiac).—Résolution pour obtenir copies des rapports des ingénieurs, plans, estimations, etc. relativement à l'exploration de la rivière des Français et du lac Nipissing, p. 1299.

Sir WILFRID LAURIER.—P. 1303.

CHARLTON, JOHN.—P. 1305.

WRIGHT, A. A.—P. 1306.

TARTE, l'hon.—P. 1309.

HAGGART, l'hon. JOHN.—P. 1311.

SPROULE, T. S.—P. 1314.

BELCOURT, N. A.—P. 1318.

MACKIE, THOS.—P. 1321.

MOYENS DE TRANSPORT (PRINCIPE DU GOUVERNEMENT).

M. BORDEN.—P. 3432, propose que la Chambre siège en comité des subsides.

DÉBATS.

Sir WILFRID LAURIER.—P. 3438.

SPROULE, M.—P. 3442.

HAGGART, l'hon. J.—P. 3444.

TARTE, l'hon. J. L.—P. 3451.

HUGHES, M. (Victoria).—P. 3456.

CHARLTON, M.—P. 3459.

SOUS-ORATEUR.—Irrégularité des débats, pp. 3470, 3499.

CASGRAIN, M.—P. 3471.

OLIVER, M.—P. 3479.

BICKERDIKE, M.—P. 3483.

KEMP, M.—P. 3486.

OSLER, M.—P. 3490.

PRINGLE, M.—P. 3493.

BELL, M.—P. 3497.

CLARE, M.—P. 3505.

"Transport".—Port-Colborne, p. 3024; Saint-Laurent, p. 3365; Territoires du Nord-Ouest, p. 2424.

Programme à suivre (relativement au discours du Trône), p. 6404.

DOC. PARLEMENTAIRE No 19b

1906.

DÉBATS SUR "LA COMMISSION ROYALE CONCERNANT LE TRANSPORT".

(Commission nommée le 19 mai 1903, rapport présenté en 1906.)

BENNETT, W. H. (Simcoe-Est).—Résolution. Il est question de cette entreprise depuis les vingt dernières années; elle est d'une grande importance, p. 2038. Parle de tout le mouvement du grain de l'Ouest, cite les entrées de grain à Buffalo par décades depuis 1846 jusqu'à 1896. La méthode suivie sur les chemins de fer américains a eu pour résultat d'augmenter le commerce de l'Ouest à l'est, p. 2039. Tout en faisant des progrès marqués en matière de chemins de fer, le peuple du Canada s'est efforcé de rivaliser avec les Etats-Unis en augmentant les moyens de transport par voie ferrée, p. 2040. La concurrence des navires américains place les propriétaires de bateaux canadiens dans une position très désavantageuse, p. 2041. Le gouvernement n'a pas abordé le problème de la manière qu'il fallait; une conception purement canadienne du projet eût été la meilleure dans les intérêts du pays, p. 2042. Le Pacifique-Canadien a pratiquement aujourd'hui en cours de construction une ligne de Victoria Harbour à Peterborough. Cite le témoignage de sir Thomas Saughnessy devant la commission des chemins de fer, p. 2043. Aussi C. M. Hays, P., pp. 2044-5. Aussi l'opinion des commissaires désirant faire de Midland un port national, p. 2045. En construisant le Canada-Atlantique on n'avait pas eu l'intention d'en faire un système de chemin de fer de première classe. La compagnie du Grand-Tronc se propose de centraliser le commerce du Grand-Tronc-Pacifique à Midland, p. 2046. Si le gouvernement achetait les terrains longeant le lac, toutes les lignes de chemins de fer pourraient venir à Midland et profiter des conditions avantageuses qui s'y trouvent, p. 2047. Faire de Midland un port national est d'une grande importance pour Toronto, p. 2048. Le commerce d'exportation du grain à Montréal a diminué de près de 10,000,000 boisseaux de 1901 à 1904, malgré une dépense de plusieurs millions consacrés à l'amélioration du port. Cite le rapport de l'*Ottawa Journal*, 21 avril, relativement à la "Ligne Wolvin", p. 2049. Pour transporter convenablement le grain il faut avoir sur les Grands lacs les plus grands navires possibles, établissant ainsi une route navigable qui ferait une concurrence avantageuse aux lignes de chemins de fer; la question est celle-ci: Le grain prendra-t-il la route de Buffalo ou celle du Canada, p. 2050.—La distance d'aucun endroit à l'Ouest des Grands lacs jusqu'à Buffalo est plus longue et plus lente à couvrir que pour se rendre à Midland; de tous les crédits votés chaque année on ne dépense pas un dollar en vue du développement futur de notre système de transport, p. 2051. Cite le rapport du gouverneur Simcoe présenté en l'année 1794 aux Lords du Commerce, p. 2052. Le gouvernement devrait présenter au plus tôt possible une étude approfondie de la question et concentrer ses efforts en un point quelconque de la baie Georgienne; le Canada devrait s'emparer du commerce américain sur les Grands lacs, p. 2053.

DEVLIN, E. B.—La question de transport est d'une importance tellement vitale qu'il est nécessaire de l'étudier en dehors de toute considération de parti. Le Canada fait aujourd'hui plus de progrès que les Etats-Unis. Quand les trois grandes voies ferrées transcontinentales seront terminées, le commerce canadien exigera nécessairement de nouvelles routes navigables pour le transport, p. 3309. M. Schell (Glengarry) aurait dû citer tous les faits au sujet du canal de la baie Georgienne. Cite le rapport de M. Sharley sur le projet de navigation sur les rivières des Français et Ottawa. Le Canada a aujourd'hui

la garantie d'une prospérité commerciale immense, au delà de ce que l'on aurait pu supposer jusqu'à présent, laquelle nous justifie de faire des dépenses pour l'accomplissement de travaux qui seront une source de richesses pour la nation, p. 3310. Cite les taux de transport du blé par le Pacifique-Canadien, pendant l'année 1905, des principaux endroits de l'Ouest expédiant leur blé à Fort-William; le tarif par route navigable est beaucoup plus bas que par voie ferrée, p. 3311. Cite le nombre de boisseaux qui ont été expédiés de Fort-William de 1899 à 1905. Fait mention du rapport présenté au Bureau des Statistiques par M. Geo. G. Tunell, de Chicago, sur le commerce des lacs, en date du 3 février 1898, p. 3312. Lit un rapport pris dans *l'Engineering News*, de New-York, publié le 5 mars 1903, p. 3313-4. Surpassera tous les pays en matière de transport, p. 3314.

HALL, R. R.—Cite la déclaration de la Commission de transport, pages 22 et 19 du rapport, p. 2053. Cite le discours de l'hon. M. R. L. Borden, à Peterborough, 4 octobre 1904; désire démontrer l'importance de la route navigable du canal de Trent, p. 2054. Cite le sous-ministre des Chemins de fer et Canaux, p. 2055. Toute cette route par le canal de Trent est presque terminée, p. 2056. Quelques avantages locaux découlant de la construction du canal, le comté de Peterborough épargnerait sur l'item du charbon seulement, environ \$90,000 par année, p. 2057. Midland est un endroit où l'on pourrait avec économie diriger le grain en vue de l'expédier vers les ports océaniques, et le canal de Trent offre un moyen peu coûteux de transport par barges entre Midland et Montréal, p. 2058. Cite le travail préparé par L. Richards, gérant du trafic de *l'American Cereal Company*, p. 2059. Les taux du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien de Midland à Montréal sont déterminés de manière à rencontrer autant que possible les taux imposés pour le transport du grain de Buffalo à New-York, p. 2060. Le coût de la construction du canal de Trent, une fois terminé, sera d'environ \$47,169 par mille. Le coût d'entretien du canal par mille est nullement à comparer avec le coût d'entretien et d'opération d'une ligne de chemin de fer, p. 2061. Compare les taux de fret sur les lignes américaines et canadiennes, p. 2062. Si ce canal était construit il s'élèverait beaucoup de minoteries le long du canal de Trent, et des forces hydrauliques y seraient exploitées, p. 2063. Il est de la plus haute importance pour le Canada que la matière première que nous avons ici, soit, autant que possible, expédiée sur les marchés étrangers sous la forme de produits manufacturés, p. 2064-5. Les taux de transport de la farine sur les navires océaniques ne favorisent pas les fabriques anglaises aux dépens des fabriques canadiennes autant qu'on le suppose, p. 2066. En 1905, il ne s'est expédié que pour \$5,890,258 de farine en Grande-Bretagne, Afrique, Indes occidentales, Terre-Neuve, Australie et divers pays d'Europe. Le gouvernement de l'Etat de New-York dépense plus de \$100,000,000 pour les améliorations et le creusement du canal Erié, p. 3279. Cite les renseignements au sujet du fret canadien fournis par H. W. Richardson, de Kingston, commerçant de grains; aussi S. A. Thompson, de Duluth, Minn., donnés au comité des rivières et ports, à Washington, le 11 avril 1898, pages 3280-1. "Un canal pour navires en territoire canadien détruirait la suprématie américaine sur les Grands lacs." On ne peut pas construire aux Etats-Unis de canaux qui puissent soutenir la concurrence de canaux qui seraient construits en territoire canadien, p. 3282. C'est parce que les Allemands ont su si bien apprécier l'importance de la navigation par les canaux et de l'amélioration de leurs routes navigables qu'ils ont occupé une si haute place dans le monde du commerce et des affaires. Il n'y a pas de meilleur placement à faire pour ce pays que de dépenser beaucoup pour l'amélioration de ses voies navigables, p. 3282. Si les Etats-Unis pouvaient faire face à une telle dépense il y a 45 ans, nous, au Canada, qui vou-

DOC. PARLEMENTAIRE No 19b

lons faire de ce siècle le siècle du Canada, pouvons fort bien nous permettre d'augmenter la dette nationale d'environ \$100,000,000 ou \$200,000,000, p. 3284.

HUGHES S.—Félicite M. Hall au sujet des renseignements et des chiffres qu'il a donnés relativement au transport. Explique les raisons de l'absence du chef de l'opposition au cours de la discussion, p. 3285. Donne un extrait du discours du chef de l'opposition. Pas un seul libéral de toute cette région était en faveur du canal de Trent avant 1896, et pas un d'entre eux, pendant un certain temps, ne s'en occupait, p. 3286. M. Hall, qui devait s'y entendre en fait de routes, savait si peu de choses personnellement au sujet des travaux de construction qu'il lui a été nécessaire de se servir d'extraits du rapport du sous-ministre afin de pouvoir donner les explications à la Chambre, p. 3287. Appuie la proposition de M. Clements (Kent-ouest) en faveur de la construction d'une route navigable afin de relier le lac Saint-Clair avec le lac Erié dans le but de rendre plus facile le transport du grain par cette route; Appuiera tout projet raisonnable pour l'amélioration des autres routes navigables, p. 3288.

HYMAN, l'hon. Chas.—Demande à M. Bennett dans quel livre il a appris que le Pacifique-Canadien faisait construire une ligne de Victoria-Harbour à Peterborough, p. 2043.

PATERSON, l'hon. Wm.—Demande la distance de Midland à Port-Hope, p. 2046.

SHELL, J. T. (Glengarry).—La question la plus importante dans la méthode suivie pour transporter les produits de l'Ouest du pays aux ports de mer. La commission de transport a été nommée dans le but de découvrir par quelle route nos produits pourraient atteindre le plus économiquement les ports océaniques, ou s'il est possible de les y diriger à meilleur marché que par les ports américains, p. 3294. Fait l'historique du développement de nos voies ferrées depuis 1873. Il a fallu vingt ans pour mettre hors de service le vieux matériel roulant, placer de nouveaux rails, construire un nouveau matériel roulant et mettre les voies ferrées en état de recevoir le fret de manière à faire la concurrence au transport par les canaux. Les canaux Saint-Laurent et Erié voient pratiquement leur trafic s'en aller à cause des chemins de fer, p. 3295. C'est une question de savoir combien d'argent nous allons dépenser pour l'amélioration de nos routes navigables aux dépens du transport par voies ferrées, p. 3296. Cite les taux de transport du blé en vigueur sur certaines lignes de chemin de fer, p. 3297. Cite les taux en vigueur sur les lacs. Sera-ce le canal de la vallée de la Trent, où les chemins de fer, ou le canal de la baie Georgienne qui recevra le trafic de nos produits de la baie Georgienne à la mer, p. 3298. Construirons-nous le canal de la baie Georgienne au coût variant de \$100,000,000 à \$120,000,000, p. 3299. Si le gouvernement se propose de dépenser cette somme considérable à la construction de ce canal, je crie halte! donnez cette somme sous forme de subsides à nos chemins de fer, lesquels subsides cesseront quand notre système de chemins de fer sera un peu plus perfectionné. Cite les rapports du ministère du Commerce touchant l'exercice 1904-5. Les exportations de blé des États-Unis diminuent tous les ans; cite les exportations de blé domestique des États-Unis laissant le port de New-York depuis 1902 jusqu'à 1905. Cite les exportations de blé venant de tous les autres ports des États-Unis, p. 3300. Cite la quantité de blé étranger exporté du port de New-York de 1902 à 1905. Nous devons outiller le port Colborne pour le rendre égal à Buffalo. Chaque fois qu'un petit bateau traversant les canaux du Saint-Laurent reçoit son chargement des lacs supérieurs, le fret est beaucoup plus élevé que si le grain était transporté sur un navire plus gros jusqu'au port Colborne et rechargé à

cet endroit dans des navires de dimensions convenables qui suivraient la route du canal Welland, p. 3301. Dans les quelques dernières années, il s'est transporté autant que 10,000,000 de boisseaux de blé d'Inde américain, expédié des ports canadiens sur Montréal. Si les élévateurs du port Colborne sont construits convenablement et si le port de Montréal est bien outillé, cette route donnera lieu au mouvement de blé d'Inde le plus considérable que le pays ait connu, p. 3302. Nous ne devrions pas construire le canal de la baie Georgienne; obtenir des compagnies de chemins de fer des taux raisonnables produira de meilleurs effets, et c'est plus important, p. 3303. Croit que le Grand-Tronc-Pacifique fera le transport du grain pendant tout l'hiver et pourra le livrer au port de Saint-Jean à des taux avantageux. Espère qu'avant longtemps Halifax deviendra le port des produits du Nord-Ouest; n'a pas un mot à dire contre la construction du canal de la vallée de la Trent, p. 3304. Le système des chemins de fer a accaparé aujourd'hui tout le trafic qui pouvait se faire sur n'importe quel canal du continent américain. Il serait absurde de faire une comparaison entre les chemins de fer et les canaux canadiens et les chemins de fer et les canaux allemands. En ce pays, et aux Etats-Unis, les savants se sont efforcés de travailler à la réduction des taux de transport sur les chemins de fer, p. 3305. Avec un équipement plus lourd de nos voies ferrées, les taux actuellement en vigueur seront réduits d'environ la moitié; les autorités en matière de chemins de fer disent que la différence dans le coût de traction sur une pente de un pour cent et sur une de trois ou quatre dixièmes pour cent est égale à quarante pour cent. Notre pays n'aurait pas raison de construire le canal de la baie Georgienne à cause de ce que l'avenir nous réserve, p. 3306. Jim Hill désire le canal pour faire l'affaire de Jim Hill, p. 3307. Plus la prospérité de l'Ouest sera grande, et moins les cultivateurs de l'Ouest dépenseront pour placer leurs produits sur les marchés du monde entier, plus grande sera la prospérité, et plus d'expansion sera donnée à la vie commerciale du Canada en général, p. 3308.

WATSON, R. J. (Parry-Sound).—Il ne devrait y avoir aucune discussion sur une question de transport, p. 3288. Depot Harbour est un des meilleurs ports sur la baie Georgienne, et la ligne de chemin de fer sortant de Depot Harbour ne peut pas fournir les accommodations nécessaires pour un mouvement considérable de grain. Ne croit pas que la Chambre devrait accepter au complet le rapport de la commission de transport, p. 3289. Cite douze ports que la commission a choisis comme ports nationaux. Montre certains détails du projet recommandé par la commission. Le but pour lequel la Chambre siège serait bien mieux atteint si cette question était laissée à l'étude d'un comité moins nombreux, p. 3290. La faillite relative de la route du canal Saint-Laurent est due au fait que la tête de ligne océanique de cette route—le port de Montréal—n'a jamais été outillée de manière à pouvoir disposer d'un trafic considérable qui lui venait des lacs. N'est-ce pas un fait que pendant l'été une grande quantité de marchandises à destination de l'Europe vient à Montréal, et se rend à destination après avoir passé par Boston et Portland, p. 3291. La commission de transport a pratiquement soumis au gouvernement (4) quatre routes canadiennes par lesquelles les produits de l'Ouest peuvent atteindre un port océanique, p. 3292. Le gouvernement mérite beaucoup d'éloges pour la peine qu'il s'est donnée en faisant faire une exploration complète au sujet de ce projet important du canal de la baie Georgienne; fait allusion aux trois grandes lignes de chemins de fer du Canada, p. 3293.

1902.

Moyens de transport en comité des subsides, p. 579.

Route de la Pointe au Baril en comité des subsides, p. 4640.

DOC. PARLEMENTAIRE No 19b

Piscifactures en comité des subsides, p. 4959.

Explorations de la baie Georgienne, etc., comité des subsides, p. 4998.

1901 et 1900.

Pas de débats.

DÉBATS DU SÉNAT.

1900, 1901, 1902.

Pas de débats.

1903.

LANDRY, l'hon.—Requête, p. 234.

SCOTT, l'hon.—Réponse, p. 234. New Dominion Syndicate of London, Ang., afin d'obtenir de l'aide du gouvernement pour construire à une profondeur de 14 pieds. Le gouvernement garantit l'intérêt de 2½ pour cent sur \$25,000,000 de débentures de la compagnie pendant vingt-cinq ans

1904.

Pas de débats

1905.

Au sujet d'exploration, p. 19. Pas de débats.

1906.

Pas de débats.

1906-07.

Rapport de l'enquête tenue par la commission d'exploration de la baie Georgienne, M. Bernier, p. 587. Réponse, M. Scott, p. 588.

1907-08.

Requête par M. Bernier, p. 61. Réponse, M. Scott, p. 62.

L'hon. M. CASGRAIN.—Résolution relativement à l'importance pour le Canada de construire au plus tôt le canal de la baie Georgienne, p. 247.

L'hon. M. BELCOURT.—P. 430.

L'hon. M. SULLIVAN.—P. 488

L'hon. M. POWER.—P. 495.

L'hon. M. OWENS.—P. 497.

L'hon. M. BERNIER.—P. 680.

L'hon. M. ROSS.—(Halifax).—P. 681.

L'hon. M. WOOD.—P. 725.

L'hon. M. McMULLEN.—P. 782.

L'hon. M. CLORAN.—P. 819.

L'hon. M. EDWARDS.—P. 865.

L'hon. M. BÉTIQUE.—P. 869.

L'hon. M. DEBOUCHERVILLE.—P. 870.

L'hon. M. CASGRAIN.—P. 871.

1909.

L'hon. DEBOUCHERVILLE.—Requête. Réponse, Sir R. Cartwright, p. 665.

1909-10, 1910-11, 1911-12, 1912-13.

Pas de débats.

INDEX

	PAGE
A destination et en provenance du lac Michigan (Chicago)	42-45, 112
Approvisionnement, sources d', Etats-Unis et Canada, Russie, Balkans, Indes, Argentine,	
Australie	53, 115
Argentine—	
Exportations du blé et de la farine	52, 115
Tarifs sur le blé, d'	73, 75, 80, 83
Assurances—	
Assurances des cargaisons—De Montréal à Liverpool	73, 122
Australie—	
Autres références	61
Exportations du blé et de la farine	52, 115
Tarifs sur le blé, d'	73, 75, 80, 82
Baie Georgienne, canal—	
Commission—	
Commission nommant les commissaires	5-7
Discussion au Parlement	141-143
Portée de l'enquête	5-6
Portée du rapport intérimaire	9-12
Rapport des ingénieurs	9
" Baltic Exchange "—	
Marché	73
Baltimore—	
Blé canadien expédié par	65-66
Cargaisons de grain des bateaux en " cueillette "	73, 133
Tarifs différentiels de l'intérieur	76
Banques du Canada—	
Rapport des	86, 91, 134, 141
Bateaux en cueillette vs bateaux.	
Blé—	
Coût, conditions affectant le	61-63
Prix, tendances agissant sur les prix	52, 60
A Liverpool et à Winnipeg	55, 57-59, 119, 123
Production moyenne du monde	48
Des pays européens d'importation	48
Blé vs blé.	
Bois de construction—	
Passant par les canaux du Sault-Sainte-Marie	108
Broomhall, G. J. S.—	
Expéditions de blé	48, 113-114, 117
Prix du blé	118-119
Taux pour le transport maritime	122-127, 129
Buffalo—	
Trafic du blé canadien passant par	65-66, 68
Canada—	
Etats-Unis et, exportations du blé et de la farine	53, 115

	PAGE
Charbon—	
Autres références	13, 15
Port de Chicago	44
Rapport existant entre le trafic du charbon et du grain	35-36
Transport du, par les canaux du Sault-Sainte-Marie	40-41
Transporté à Fort-William et à Port-Arthur	111-112
Chicago—	
Arrivages de blé canadien	65-66
Expéditions aux ports canadiens	41, 45, 110-111
Trafic de, par les lacs	42-45
Collingwood—	
Arrivages du grain de Chicago	43, 111
Trafic du blé canadien passant par	68
"Comtelburo's Daily Freight Register"—	
Taux maritimes	73, 74, 81, 130, 132
Culvre, minerai de	40, 115
Depot-Harbour—	
Arrivages de grain de Chicago	
Trafic du blé canadien passant par	66-67, 121
Détroit—	
Arrivages de blé canadien à	66-67
Trafic par eau	14
Duluth-Supérieur—	
Blé canadien expédié par	67-68, 121
Tonnage du transport lacustre	48
Erié—	
Trafic du blé canadien par	65-66
Etats-Unis—	
Et Canada, blé et farine exportés	53, 115
Taux sur le blé des ports de l'Atlantique	73-75, 123-132
Facteur de charge—	
Des bateaux du Canada et des Etats-Unis	33-36
Pour le commerce du lac Supérieur	25-28
Sur l'Atlantique nord	77-79
Fairport—	
Trafic du blé canadien par	65-66
Farine vs blé.	
Fer, minerai de—	
Passant par les canaux du Sault-Sainte-Marie	41-107
Arrivages à Chicago	42
Développement futur du trafic	47
Manufacturé, passant par les canaux du Sault-Sainte-Marie	40, 108
Fort-William et Port-Arthur—	
Arrivages mensuels de blé et quantités en magasin	55, 116-118
Bateaux transportant du grain, de	36-37
Comme marché de première importance	55
Détournement mensuel du blé canadien aux Etats-Unis, de	121
Expéditions mensuelles de blé, de	31, 116-117
Rapport qui existe avec les expéditions aux Etats-Unis	56-62
Routes servant à l'exportation, de	65-80
Transport du charbon à	110-111
Franklin, P. A. S., cité	78
Goderich—	
Trafic du blé canadien par	67

DOC. PARLEMENTAIRE No 19b

	PAGE
Grain (et aussi farine)—	
Bateaux transportant de Fort-William et Port-Arthur	36-37
De Chicago par chemin de fer et par lac	45
Expéditions de Fort-William et Port-Arthur	32-58
Rapport qui existe entre le trafic du grain et du charbon	37-38
Grain et farine, passant par les canaux du Sault-Sainte-Marie	40-41
" " port de Chicago	42
Grands Lacs—	
Distribution du trafic par voie des lacs, trafic et bateaux	
Hallfax—	
Blé canadien expédié d'	67-68
Halle des grains de Winnipeg—	
Prix du blé	55, 58, 61, 119, 120
Indes—	
Exportations du blé et de la farine	53, 115
Tarifs sur le blé de Karachi	74-76, 81-82
Karachi—	
Taux maritimes sur le blé provenant de	73-74, 80-82, 122-132
Kingston—	
Arrivages de grain de Chicago	42-46
Trafic du blé canadien passant par	66-67
Lac Michigan—	
Trafic au, et du	42-43
Lac Supérieur—	
Trafic au, et du	14-41, 90-111
Les routes de l'exportation du blé	65-67, 121
Causes de détournement	67
Liverpool—	
Assurances sur les cargaisons, de Montréal à	72, 122
" Liverpool Corn Exchange ", prix	58-59, 119-120
Taux maritimes sur le blé transporté à	72-74, 80-82, 121-131
Main-d'œuvre—	
Pour le trafic du grain	61
Marchandises générales—	
Commerce sur le lac Supérieur	40-41, 108
Port de Chicago	42
Meaford—	
Arrivages de grain de Chicago	42, 112
Trafic du blé canadien passant par	66
Midland—	
Arrivages de grain de Chicago	42, 112
Trafic du blé canadien par	66
Montréal—	
Arrivages de grain de Chicago	42-43, 112
Assurances sur les cargaisons se rendant à Liverpool	73, 122
Expéditions du blé canadien par navires de lignes et bateaux en cueillette	71-73
Exportations du blé canadien	67-71
Trafic du blé canadien à	65-66
Trafic avec l'Europe	78-79

	PAGE
Navires—	
Lacs—	
Canadiens et américains par le canal du Sault-Sainte-Marie..	24
Classification et estimation..	100-101
Commerce étranger, districts de Chicago..	43
Concurrence sur les Grands lacs..	33-37
Développements des voituriers canadiens..	23, 109
Facteur de charge des navires canadiens et américains..	33, 36
Trafic par nationalité des..	24, 26, 90, 104, 106, 110, 111
Transport du grain de Fort-William à Port-Arthur..	36-37, 60
Neall, Frank L.—	
Cargaisons sur des bateaux en cueillette provenant des ports de l'Atlantique nord..	133
New-York—	
Blé canadien expédié par..	65-66
Cargaisons de grain sur des bateaux en cueillette, de..	72, 133
Tarifs différentiels de l'intérieur..	76
Océan—	
Cargaisons de grain sur des bateaux en cueillette des ports des Etats-Unis (Atlantique)	133
Facteur de charge sur l'Atlantique nord..	78-80
Navires de ligne et bateaux en cueillette pour le trafic maritime du grain..	71, 75
Odessa—	
Taux maritimes sur le blé provenant d'..	73-75, 80, 82, 122, 130
Parlement—	
Discussion re canal de la baie Georgienne..	142-152
Transport des voyageurs vs trafic.	
Patrick, lieut.-col. Mason M., cité—	
Statistiques sur le commerce des lacs..	14-90
Philadelphie—	
Blé canadien expédié par..	65-66
Cargaisons de grain sur des bateaux en cueillette..	72, 133
Tarifs différentiels de l'intérieur..	76
Port-Arthur vs Fort-William et Port-Arthur.	
Port-Colborne—	
Arrivages de grain de Chicago..	42, 112
Trafic du blé canadien par..	65-66
Point-Edward—	
Trafic du blé canadien par..	66
Port-Huron—	
Trafic du blé canadien par..	65, 66, 68
Portland—	
Blé canadien expédié par..	65-66
Port-McNicol—	
Arrivages de grain de Chicago..	42, 112
Trafic du blé canadien par..	65-66
Port-Stanley—	
Trafic du blé canadien par..	65-66
Prescott—	
Arrivages de grain de Chicago..	41, 112
Emploi de wagons pour le trafic du blé..	60
Main-d'œuvre employée pour le trafic du grain..	60

DOC. PARLEMENTAIRE No 10d

	PAGE
Rapport intérimaire—	
Nature et portée du	9-12
Relation à la situation financière	83
River-Plate (en aval)—	
Taux maritimes sur le blé, de	73-75, 80-82
Royaume-Uni—	
Blé et farine expédiés à	50, 54-58, 110, 116
Marché du blé canadien et de la farine	56, 60
Taux maritimes sur le blé	72, 73-77, 80-82, 122-132
Russie—	
Autres références	58
Exportations du blé et de la farine	53-115
Taux sur le blé provenant d'Odessa	73-75, 80-82, 122-130
San-Lorenzo et River-Plate.	
Sault-Sainte-Marie, canaux—	
Bateaux canadiens et américains passant par	23
Trafic par les	13-40, 90-108
Sel—	
Expédié à Chicago par chemin de fer et par voie des lacs	44
Passant par les canaux du Sault-Sainte-Marie	39, 108
Smith, prof. J. Russell, cité	78
Saint-Jean—	
Blé canadien expédié de	65-67
Suez, canal de—	
Trafic, 1912	13
Taux de fret—	
A la côte	70, 82
Coût du transport comme base économique	26
Maritimes, sur le blé	72, 73-77, 80-82, 122-132
N'expliquent pas toujours le mouvement du trafic	12
Par lac, sur le blé	60
Taux maritimes	71, 73-77, 80-82, 122-132
Lac	61
Tiffin—	
Arrivages de grain de Chicago	41-112
Blé canadien expédié par	65
Toledo—	
Trafic du blé canadien par	64-65
Trafic canadien, développement futur	47-65, 114-120
A Fort-William et Port-Arthur, de l'intérieur	55, 60, 116, 117
Au Royaume-Uni (blé et farine)	51, 114, 115, 118
De Chicago, vers l'est, par voie ferrée et par lacs	45
Aux ports canadiens	41-42, 112
En transit	42, 113
De Fort-William et Port-Arthur	58, 61, 66, 68, 116, 117, 121
De Duluth, canadien	66, 121
Expéditions des pays exportant le blé et la farine	45, 54, 114
Distribution au cours de l'année	51
Expéditions en Europe (blé et farine)	45, 54, 114, 115
Par les canaux du Sault-Sainte-Marie	66, 108
Routes d'exportation et causes	65, 79, 121
Sur le continent (blé et farine)	50, 114-115

	PAGE
Trafic—	
Transport—	
Concurrence..	32-36
Développement futur du..	46-64, 114-120
Diversión aux routes des États-Unis..	67-78, 121
En provenance et en destination du lac Supérieur par le canal du Sault-Sainte-Marie..	14-19, 40, 111
Quantités en destination de l'est et de l'ouest..	14, 90
Par voie des lacs..	15-20, 90-98
Par nationalité des navires..	24-26, 90-92, 112
Par principales denrées..	38-40, 108
Distribution mensuelle..	65-67, 121
En transit, par le Canada..	42
Facteur de charge et coût de transport..	27, 28, 34, 77-78
La quantité fait le problème de transport..	11
Les taux n'expliquent pas toujours le mouvement..	12
Maritime, d'Europe et en Europe..	77, 78
Transatlantiques et bateaux.	
Transport, trafic de—	
<i>Voir trafic.</i>	
Voyageurs—	
Par les canaux du Sault-Sainte-Marie..	23
Wagons—	
Utilisation du chemin de fer pour le trafic du blé..	61

ERRATA.

Le titre en caractère gras à la page 37 "Trafic total par les transports principaux" doit se lire "Trafic total par denrées principales".