

monton, Calgary et Lethbridge. En outre, une grande quantité de marchandises européennes importées annuellement se vendent par l'intermédiaire des maisons de commerce de Montréal et de Toronto et prennent le chemin de l'Ouest. Sans aucun doute, si l'on ouvrait le chemin de la baie d'Hudson, même pour une courte saison de navigation, une importante partie du trafic prendrait ce chemin, puisqu'il y aurait une grosse économie de distance à parcourir en comparaison du trajet par Montréal et Halifax.

L'Ouest central s'est développé rapidement depuis quelques années et a notablement accru sa population. Une partie importante de cet accroissement provient des Îles Britanniques. Il est certain que ces colons achèteront une grande quantité de marchandises en Grande-Bretagne si la longueur du trajet est considérablement réduite. Naturellement, ils feront leurs achats à temps pour que la marchandise vienne pendant la saison de navigation de la baie d'Hudson.

Le présent mémoire a été fondé sur les conditions d'avant-guerre. Sans doute, les conditions pourront avoir beaucoup changé lorsqu'un laps de temps considérable se sera écoulé depuis la guerre. Il est difficile de prévoir quels seront ces changements et quelle en sera la portée. Nous joignons à ce mémoire les tableaux suivants:

1. Expéditions mensuelles de grains par la voie des lacs, à partir de Fort-William et de Port-Arthur, de 1909 à 1912.
2. Exportations de blé canadien et d'autres céréales partant des divers ports du Canada, 1910-1915.
3. Quantité de grain exportée de Montréal.

4. Frais approximatifs du transport, par le chemin de fer de la baie d'Hudson, de 10,000,000 de boisseaux de blé d'exportation et de 150,000 tonnes de marchandises d'importation en 75 jours.

5. Population des principales villes et des provinces des plaines de l'Ouest en 1916.

6. Valeur des marchandises importées des États-Unis au Canada par le Dakota, 1915-1915.

7. Importations de charbon par Port-William et Port-Arthur, pendant les années financières terminées le 31 mars 1912, 1913, 1914 et 1915.

8. Prix de transport probable des aciers laminés de Pittsburg et d'Angleterre à différents endroits de l'Ouest canadien.

9. Prix relatif probable des anthracites de la Pensylvanie et gallois à divers endroits de l'Ouest, prix de 1913.

10. Prix des combustibles achetés par le Nord-Canadien pendant l'année financière terminée le 30 juin 1916.

11. Prix relatifs probables des houilles grasses de Yellowhead, de la Pensylvanie et de Sydney, 1913, à différents endroits de l'Ouest canadien.

12. Distances.

13. Valeur des marchandises importées dans l'Ouest central par les principaux ports, pendant les années financières terminées le 31 mars 1912, 1913 et 1914.

14. Quantité d'anthracite américain employée en 1916-1917 dans les diverses villes de l'Ouest, et prix, d'après le rapport de la Commission de Conservation, 1917.

15. Wagons de grain transportés, 1913-1916, sur diverses lignes du Nord-Canadien tributaires du chemin de fer de la baie d'Hudson.

(Signé) R. A. C. HENRY.

TABLEAU INDIQUANT LES EXPÉDITIONS PAR LES LACS DU BLÉ ET D'AUTRES GRAINS DE FORT-WILLIAM ET DE PORT-ARTHUR, PAR MOIS

Mois	1 sept. 1909	31 août 1910	1 sept. 1910	31 août 1911	1 sept. 1911	31 août 1912
	Blé	Grains de toutes sortes	Blé	Grains de toutes sortes	Blé	Grains de toutes sortes
Sept.....	5,157,000	6,043,000	4,043,000	5,256,000	4,136,000	5,176,000
Oct.....	14,912,000	18,068,000	10,068,000	17,766,000	14,534,000	16,403,000
Nov.....	15,524,000	21,608,000	15,813,000	21,280,000	1,616,000	27,864,000
Déc.....	7,692,000	10,980,000	1,782,000	2,140,000	2,806,000	4,392,000
Avril.....	5,788,000	8,000,000	5,309,000	5,859,000	89,000	147,000
Mai.....	5,412,000	9,389,000	8,717,000	11,951,000	18,481,000	25,532,000
Juin.....	3,267,000	5,905,000	2,478,000	4,924,000	9,368,000	13,464,000
Juillet.....	2,281,000	4,876,000	3,576,000	6,948,000	5,101,000	8,345,000
Août.....	3,025,000	3,861,000	4,853,000	9,006,000	4,642,000	7,764,000
Total.....	-63,146,000	88,918,000	62,742,000	85,234,000	87,142,000	114,906,000

Mois	1 sept. 1912	31 août 1913	1 sept. 1913	31 août 1914	1 sept. 1914	31 août 1915
	Blé	Grains de toutes sortes	Blé	Grains de toutes sortes	Blé	Grains de toutes sortes
Sept.....	25,534,000	4,467,000	5,466,000	7,583,000	12,218,000	14,204,000
Oct.....	12,308,000	14,109,000	38,023,000	48,640,000	17,196,000	23,562,000
Nov.....	28,826,000	39,869,000	29,940,000	43,442,000	16,249,000	21,518,000
Déc.....	11,774,000	17,006,000	18,672,000	32,565,000	2,893,000	3,877,000
Avril.....	1,569,000	2,381,000	2,962,000	4,610,000	8,708,000	9,702,000
Mai.....	16,364,000	27,026,000	14,328,000	22,414,000	7,463,000	10,514,000
Juin.....	5,914,000	12,405,000	5,454,000	10,932,000	3,024,000	4,523,000
Juillet.....	7,438,000	15,732,000	6,655,000	9,695,000	2,613,000	4,199,000
Août.....	2,643,000	7,822,000	1,914,000	3,289,000	1,931,000	2,923,000
Total.....	-96,124,000	148,953,000	124,697,000	185,535,000	72,293,000	95,022,000