

Il faut ajouter à cela 813,000 boisseaux de graine de lin. Chicago expédie aussi de grandes quantités de grain dans les ports canadiens :

Port.	Boisseaux.
Montréal..	254,000
Depot-Harbour..	4,349,000
Sarnia..	2,349,000
Midland..	3,707,000
Collingwood..	2,366,000
Meaford..	186,000
Goderich..	271,000
Autres ports canadiens..	81,000
Total..	13,985,000

Ces deux ports américains ont expédié 21,129,000 boisseaux de grain dans les ports canadiens, tandis que Port-Arthur et Fort-William en ont expédié 13,500,654, dans les ports américains. En d'autres termes, 20 pour 100 de la récolte des Etats-Unis expédiée par eau, des deux grands ports intérieurs des Etats-Unis, ont pris la route canadienne. Il est intéressant de connaître l'itinéraire suivi par ce trafic :

Midland..	13,736,972
Depot-Harbour..	11,797,760
Kingston..	5,043,176
Goderich..	3,130,484
Sarnia..	2,368,000
Collingwood..	2,366,000
Meaford..	2,223,684
Owen-Sound..	1,410,180
Québec..	574,000
Montréal..	254,000
Pointe-Edouard..	192,904
Autres ports canadiens..	81,000
Total..	43,171,140

Ainsi, 48 pour 100 du grain transporté par les routes canadiennes, viennent des Etats-Unis. Il va sans dire que ces 43,171,140 boisseaux de grain n'étaient pas tous destinés à l'exportation. Une bonne partie du grain canadien a servi à la consommation intérieure. Il a été exporté des ports canadiens les quantités suivantes :

Port.	Boisseaux.
Montréal..	19,934,278
Saint-Jean..	2,311,872
Québec..	1,629,860
Total..	23,876,010

Voyons maintenant ce que sont devenus les 12,000,000 de boisseaux de grain canadien expédié aux Etats-Unis, et la différence entre le reliquat de 20,000,000 de boisseaux et la consommation intérieure. Ce grain a été exporté comme suit :

Port.	Boisseaux.
New-York..	7,733,993
Boston..	6,610,512
Portland..	5,896,078
Philadelphie..	1,555,938
Baltimore..	104,000
Total..	21,900,521

Par conséquent il a été exporté plus de grain du Canada par les ports américains que par les ports canadiens, et même pres-

M. PRINGLE.

que autant que les ports canadiens ont expédié de grain tant canadien qu'américain. Le grain canadien est un facteur important dans le trafic de ces ports américains. L'an dernier, le grain canadien entraînait pour 21 pour 100 dans les expéditions de grain de New-York, pour 40 pour 100 dans les expéditions de grain de Boston, pour 65 pour 100 dans les expéditions de grain de Portland.

On sait aussi qu'il est actuellement question dans l'Etat de New-York de dépenser des sommes énormes pour améliorer le canal Erié, parce qu'on s'aperçoit que les producteurs des Etats de l'ouest trouvent plus économique d'expédier leur grain en Europe par les ports canadiens. Les expéditions dans le port de Montréal augmentent et elles diminuent dans les ports américains, grâce aux avantages qu'offre notre route par eau et par chemin de fer, entre l'ouest et l'est.

Le Bulletin de Wall-Street, étudie le mouvement du grain, en 1901 et 1902, sur les six grandes lignes américaines, et je rappelle cette étude pour faire voir que ces chemins de fer avec leurs rampes presque nulles, ne sont pas en état de faire concurrence aux routes navigables du Canada. Ces six grandes voies ferrées des Etats-Unis, le Baltimore et Ohio, le Delaware, Lackawanna and Western ; l'Erié ; le Lehigh Valley, le New-York Central et le Pennsylvania ont transporté en 1901, au delà de 12,700,000 tonnes de grain. Cela comprend 6:94 pour 100 de leur trafic total. En 1902, ces mêmes chemins de fer ont transporté moins de 9,000,000 de tonnes de grain, soit 5:37 pour 100 de leur trafic total. Dans certains cas, l'écart est considérable. En 1901, le grain était pour 11:5 pour 100 dans le trafic total du New-York Central et en 1902, cette proportion est tombée à 7:1 pour 100. L'écart, pour le Lehigh Valley a été de 10:8 à 7:5 pour 100. Le Bulletin de Wall-Street ajoute :

La diminution dans la quantité de grain transportée par ces grandes voies ferrées, en 1901 et 1902, a été de 3,761,261 tonnes, soit environ 30 pour 100. Nous n'avons pas encore de données suffisantes pour calculer jusqu'à quel point cette diminution s'est fait sentir en 1903, mais des employés de ces lignes nous assurent que la diminution dans le trafic du grain sur ces lignes, n'a jamais été aussi accentuée qu'à présent.

La deuxième comparaison faite par ce journal porte sur les exportations du blé et du maïs, dans les différents ports. Prenons d'abord les exportations du blé, pendant les sept premiers mois, finissant le 1er août. Les six ports américains de l'Atlantique donnent les résultats suivants :

	Blé.	
	1902.	1901.
Baltimore..	1,394,794	4,827,557
Boston..	1,654,257	4,047,970
Newport-News..	174,448	2,574,733
New-York..	6,857,263	9,635,741
Philadelphie..	784,572	4,790,599
Portland..	1,648,684	504,874
Totaux..	12,514,018	26,381,474