

1246. La table suivante donne l'analyse du trafic en transit. La première et la deuxième colonnes comprennent tout le commerce en transit. La troisième se rapporte à cette portion du commerce en transit qui passe à travers les Etats-Unis entre deux points du Canada. La quatrième colonne donne la valeur des marchandises expédiées du Canada et reçues en Canada par voie des ports de mer des Etats-Unis, laquelle valeur s'obtient en déduisant le chiffre de la troisième colonne de ceux des première et deuxième.

La dernière colonne renferme la mention des événements qui ont affecté le commerce en transit. Aussitôt après l'établissement de la confédération les marchandises sortant du Canada et y rentrant après avoir passé en franchise d'entrepôt par les ports de mer des Etats-Unis, formaient 12 pour 100 des importations et exportations réunies du Dominion. Quand le Manitoba et la Colombie anglaise vinrent à former partie de la Confédération, la proportion s'éleva à 14, 15, 18 et 20 pour 100. La complétion du chemin de fer Intercolonial réduisit la proportion à 13 et 14 pour 100. Le commerce croissant du Manitoba et l'établissement progressif du chemin de fer du Pacifique canadien poussèrent à l'utilisation des ports de mer des Etats-Unis, et en conséquence, en 1882 et 1883, plus d'un cinquième des importations et exportations totales du Canada parvenait à sa destination en passant par les Etats-Unis. L'utilisation plus grande des ports de mer du Canada, dans les années suivantes, lorsque la communication par voie ferrée avec l'ouest eut été établie par le moyen du Pacifique canadien, se voit aux proportions réduites des années 1888 et 1889. Une partie de cette réduction doit être attribuée à la ligne d'action suivie par le Congrès américain, les marchands canadiens ne voulant pas courir les risques et ayant résolu, en conséquence, d'expédier et de recevoir leurs marchandises par les ports du Canada. Si nous plaçons les chiffres de la colonne relative au tonnage des bateaux chargés en regard des chiffres de la colonne relative à la proportion de notre commerce total fait par les ports de mer des Etats-Unis, il est facile de voir que le tonnage dans nos ports a augmenté à peu près dans la même mesure que nous avons cessé de nous servir des ports de mer américains. Cela montre de quel avantage est pour le pays le développement des communications par chemins de fer avec nos ports océaniques. La même constatation se dégage de l'étude des chiffres de la troisième colonne, qui fait voir qu'en 1893 nos échanges interprovinciaux accomplis par le moyen des voies ferrées des Etats-Unis, ont été de moins de 8 millions de dollars, en regard de 19 millions en 1883.

On verra que le rapport des marchandises transbordées à l'ensemble a varié considérablement durant les 27 années, étant descendu jusqu'à 10.32 pour 100, et s'étant élevé jusqu'à 21.80 pour 100. La moyenne pour les 27 années—1868-94—est 15 pour 100. Le rapport pour 1894 a été de 12.79 pour 100. De sorte que le rapport des marchandises transbordées entrant en Canada et en sortant à l'ensemble du commerce a été en 1894 beaucoup moins élevé que la moyenne.

Les ports de mer des Etats-Unis sont devenus de moins en moins utiles au Canada dans la suite des années. Le fait de l'augmentation continue du tonnage des navires employés au transport maritime entrant dans les ports canadiens et en sortant, témoigne du changement qui s'est accompli.

Tableau relatif au commerce en transit continental ou transocéanique par voie du Canada ou des Etats-Unis dans la période 1868-94 :—