

## STATISTIQUES DES GRAINS.

Nord, No 1 du Nord humide, No 1 du Nord carié, No 1 du Nord rejeté comme contenant des graines, et No 1 du Nord rejeté pour cause de fermentation. La sub-division s'applique aussi à chacun des numéros 2, 3, 4, 5, et 6. Ceci ne donne pas moins de 31 classes pour le blé de printemps de l'ouest seulement, et il y a de même 30 classes pour le blé d'hiver de l'ouest, 30 classes pour l'avoine, 15 pour l'orge, et 15 pour le lin. Le grain, tel qu'inspecté et classifié à Winnipeg, est reçu dans les élévateurs de tête de ligne, mais il est de nouveau et finalement inspecté et classifié en vrac, à mesure qu'il est chargé sur les vapeurs des lacs. En vue de cette classification finale, on en prend des échantillons dans trois endroits : Dans les conduites, pendant que le grain coule des compartiments d'emmagasinage dans la partie de l'entrepôt où il sera manutentionné, sur le sol même de cette partie de l'entrepôt, et sur le navire à vapeur, à mesure qu'il coule du compartiment d'expédition dans la cale.

**Avenir du commerce des grains.**—La construction du Canal de Panama et du chemin de fer de la Baie d'Hudson, va nécessiter la construction d'élévateurs et de bureaux d'inspection, pour le grain qui sera expédié par ces routes. Pour faire face aux exigences de la nouvelle situation, on a décidé d'ériger sur les côtes du Pacifique et de la baie d'Hudson, des élévateurs de transfert semblables à ceux de Montréal, d'Halifax et de St-Jean, et sur les points les plus importants de l'intérieur, c'est-à-dire, Calgary, Saskatoon, Moosejaw, des élévateurs de tête de ligne semblables à ceux de Fort William et de Port Arthur. Ces cinq élévateurs sont maintenant en voie de construction. Ceux de Calgary, de Saskatoon et de Moosejaw auront encore un autre objet que de desservir ces nouvelles routes. Grâce à eux, les bureaux d'inspection seront rapprochés de la région productrice du grain. De plus, pour la première fois dans l'ouest canadien, on y trouvera les appareils de traitement du grain dans la région productrice. Ces élévateurs offriront aussi une certaine capacité d'entrepôt supplémentaire qui sera utilisée dans les périodes d'encombrement. Ils ne sont pas destinés à remplacer les élévateurs de tête de ligne, pour le grain expédié à l'est, ou à être beaucoup utilisés pour le transport de ce grain, dans la période de navigation sur les grands lacs. On les construit en partie, à cause du besoin où l'on est d'avoir des appareils de traitement dans la région productrice de grain, en partie, à cause de l'utilité qu'il y a d'avoir en réserve un certain espace supplémentaire dans leurs entrepôts, pour servir en cas de circonstances imprévues, et aussi à cause de la nécessité où l'on est d'équiper les routes de la Baie d'Hudson et du Canal de Panama, de façon à pouvoir en faire un bon essai. L'énorme quantité du grain produit dans l'ouest du Canada, et la difficulté qu'il y a de l'expédier en entier par la route de l'est, difficulté aggravée par la brièveté de la période de navigation, et la longueur du transport par les voies ferrées s'étendant des régions à grain à l'Atlantique, sont ce qui a fait naître l'espérance presque universelle dans l'ouest, que l'ouverture du Canal de Panama sera un immense bienfait pour les cultivateurs de l'Alberta, de même que l'ouverture de la Baie d'Hudson en sera un pour les cultivateurs de la Saskatchewan.

Le tableau 45 indique, pour les années fiscales de 1901 à 1914. le