

est, de nouveau, inspecté et classé au moment où il est chargé dans les steamers des lacs. Pour ce classement final, on prélève des échantillons de grain à trois endroits distincts, savoir: au départ du compartiment où il est emmagasiné, puis pendant sa descente et finalement dans le bateau, comme il coule des manches à grain dans les soutes.

Récents développements.—La construction du canal de Panama a nécessité des dispositions nouvelles pour l'entreposage et l'inspection du grain à expédier par cette route. Pour satisfaire ces nouveaux besoins, il a été décidé de construire sur le littoral de la baie d'Hudson et de l'océan Pacifique, des élévateurs de raccordement semblables à ceux existant déjà à Montréal, Halifax et St-John, en même temps que l'on bâtirait à des points stratégiques de l'intérieur, des élévateurs de tête de ligne, semblables à ceux de Fort William et de Port Arthur. Ces élévateurs ont été placés à Moose Jaw, Saskatoon, Calgary et Vancouver; les deux premiers fonctionnent depuis octobre 1914, celui de Calgary a commencé ses opérations en septembre 1915 et celui de Vancouver en novembre 1916; tous ensemble, ils peuvent contenir 11,750,000 boisseaux de grain. Ces élévateurs rapprochent les travaux d'inspection du territoire de production; de plus, ils permettent de traiter sur place le grain avarié, remédiant ainsi à un besoin éprouvé dans l'ouest. Enfin ils fournissent une capacité d'entreposage supplémentaire qui a son utilité dans les périodes de congestion. D'autre part, ils placent dans les mains du producteur un document négociable, sous forme d'un récipissé d'entrepôt, lequel lui permet d'emprunter de l'argent à la banque, en attendant que la vente soit réalisée. On n'a jamais songé à placer ces élévateurs dans la position de concurrencer les élévateurs de tête de ligne des lacs, dans la manutention du grain expédié dans l'est; d'ailleurs, on ne supposait pas qu'ils puissent être d'un grand secours dans la manutention des grains dirigés vers l'est pendant la saison de navigation sur les Grands Lacs. Ils ont été construits partiellement à cause du besoin de traiter le grain avarié dans le territoire même de sa production, partiellement à cause de la nécessité de créer des entrepôts de réserve pour les moments de congestion et enfin, en vue de faciliter le passage du grain exporté par la route du canal de Panama. Pendant l'année passée, cette route est devenue un facteur important dans le transport du grain en Europe. L'énorme quantité de grain produite dans l'ouest du Canada et la difficulté de l'expédier en totalité par la route de l'est—difficulté aggravée par la brièveté de la saison de navigation et par la très grande distance à parcourir par rail, entre les champs de blé de l'ouest et l'Atlantique—semblent justifier l'espoir que le canal de Panama rendra de très grands services aux producteurs de blé de l'Alberta.

Mouvement du blé canadien, récolte de 1921-22.—La masse du blé récolté dans l'ouest est centralisée pour être vendue sous la forme coopérative. La récolte de blé de 1921 mise sur les marchés de l'ouest pendant l'année 1921-22 s'élevait à 281.3 millions de boisseaux. D'autres acquisitions, notamment un report de l'année précédente de 5.3 millions de boisseaux, portèrent les stocks de blé de l'ouest à 286.8 millions de boisseaux. Sur la quantité de 217.4 millions de boisseaux mis dans le commerce, il a été expédié dans la division de l'est 86.7 millions de boisseaux et les exportations directes en Grande-Bretagne ont absorbé 75 millions de boisseaux; les exportations directes aux Etats-Unis furent de 15.8 millions de boisseaux et aux autres pays de 18.7 millions de boisseaux. Le total des expéditions de blé de l'ouest atteignit donc 196.2 millions de boisseaux. Les expéditions de blé par rail, y compris les envois à la minoterie Ogilvie de Fort William, pour mouture, représentaient 12.9 millions de boisseaux, le blé expédié de Fort William