

OFF

A36A1

A13\C697-

1941

OFF

8-63

MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES,
PROVINCE DE QUÉBEC
DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE

LOUIS CODERRE, L.S.C.
SOUS MINISTRE

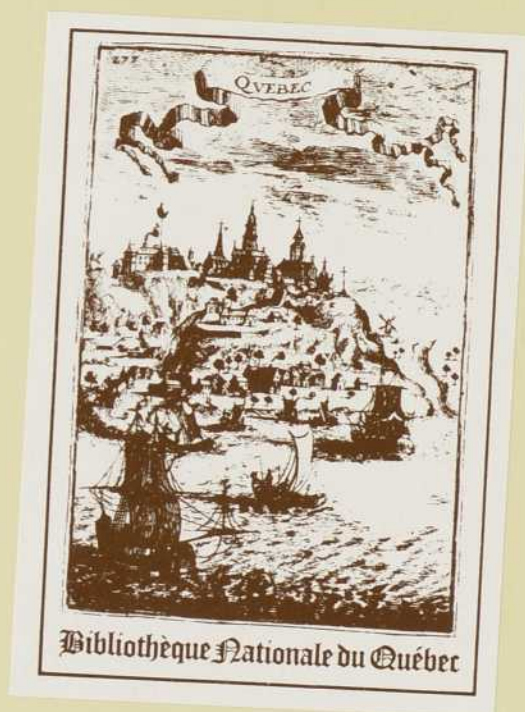
HON. OSCAR DROUIN, C.R.
MINISTRE

INVENTAIRE
DES
RESSOURCES
NATURELLES
ET
INDUSTRIELLES
1941

ÉTUDE SUR
LES COURANTS COMMERCIAUX
DANS
L'ABITIBI ET LE TÉMISCAMINGUE



OFF
L51R4
A13/R48-
1941



A V I S T R E S I M P O R T A N T

Ce rapport est strictement confidentiel et n'est pas destiné au public. Les renseignements qu'il contient sont pour l'information exclusive des autorités supérieures des gouvernements fédéral et provincial.

Ministère des Affaires Municipales,
de l'Industrie et du Commerce de
la Province de Québec.

THE NATIONAL BUREAU OF STANDARDS

The National Bureau of Standards was created by an act of Congress in 1901, and has since that time been the principal agency for the establishment and maintenance of the national standards of length, mass, and time, and for the dissemination of knowledge of these standards.

For a complete description of the work of the Bureau, see the report of the Director for the year 1934, published by the Government Printing Office.

TABLE DES MATIERES

	Page
Présentation.....	1
Monographies	
La Sarre.....	3
Taschereau.....	13
Amos.....	15
Senneterre.....	20
Val d'Or.....	24
Malartic.....	29
Cadillac.....	33
Rouyn-Noranda.....	37
Ville-Marie.....	43
Témiscamingue.....	45
Tableaux récapitulatifs.....	46
Conclusions.....	61

A 1
M
de
E
Qu

Went

tib.

771

411

les
té
par
la
te

des
ris
aux
san
che
reu
(pa
du
que

qu'
de
dies
dies
L. J.
dies

dan
fer
au
de
fec
nou
vo
min
cun
bur
tor
que
ne
par
da-
DNE
nel

tre.
tell
norm
AM-7

Montréal, le 19 juillet 1941.

A l'honorable Oscar Drouin,
Ministre des Affaires municipales,
de l'Industrie et du Commerce,
Hôtel du Gouvernement,
Québec.

Monsieur le Ministre,

Le présent rapport est le résultat d'une enquête effectuée sur place, du 17 février au 30 mars, concernant les courants commerciaux dans l'Abitibi et le Témiscamingue.

Localités visitées. Il ne pouvait évidemment être question, vu la saison d'hiver, de visiter tous les endroits de ces deux vastes comtés.

Nous avons dû nous borner à quelques localités dans chacun d'eux. Nous avons choisi les suivants dans l'Abitibi: La Sarre, centre de distribution de la partie ouest; Taschereau, tête de l'embranchement Taschereau-Noranda du Canadien National; Amos, centre de distribution de la partie est; Senneterre, tête de l'embranchement Senneterre-Noranda du Canadien National; Val d'Or, Malartic et Cadillac, villes minières le long du secteur du C.N.R. que nous venons d'indiquer.

Dans le comté de Témiscamingue, notre enquête a porté sur les localités suivantes: Rouyn et Noranda, les deux villes les plus peuplées du comté et le centre commercial de la région; Ville-Marie, point de distribution de la partie centrale occidentale du comté; Témiscamingue, ville qui est la propriété de la Canadian International Paper et dont l'importance lui vient uniquement de la vaste papeterie que cette entreprise y a érigée.

Méthode de travail. Pour obtenir une idée satisfaisante des courants commerciaux dans chacun de ces endroits, nous avons, partout où l'autorisation nous en fut donnée, procédé à un relevé des wagons de marchandises reçues aux stations du chemin de fer en 1940. Cette permission nous a été accordée, non sans quelque hésitation parfois, par les agents du Canadien National à La Sarre, Taschereau, Amos, Senneterre, Val d'Or, Malartic et Cadillac. Elle nous a été malheureusement refusée dans toutes les localités visitées au Témiscamingue: à Noranda (par le Canadien National), à Rouyn et à Noranda par le Nipissing Central (filiale du Témiskaming & Northern Ontario), à Ville-Marie et à Témiscamingue par le Pacifique Canadien.

Pour motiver ce refus, les agents des stations ont allégué qu'ils n'avaient aucune autorisation de fournir des statistiques sur les mouvements de marchandises, et que même ils avaient reçu des instructions formelles leur interdisant de le faire. Nous avons par conséquent dû nous incliner, notamment au Canadien National à Noranda, malgré une intervention de M. le sous-ministre auprès de M. L.J. Rouleau, agent divisionnaire du fret à Québec, et de M. R.B. Corrigan, surintendant de division à Cochrane.

Les agents de stations où nous avons obtenu les statistiques demandées les ont donc fournies de leur propre chef, comptant sans doute que nous en ferions l'usage le plus discret et que, en tout cas, elles ne seraient publiées sous aucune forme. Nous estimons donc que les renseignements statistiques contenus dans ce rapport et qui proviennent presque tous des relevés que nous avons nous-même effectués aux stations du C.N.R. doivent être considérés comme confidentiels. Autrement, les agents seraient exposés aux plus sérieux ennuis, peut-être même à un renvoi. En outre, si ces statistiques étaient divulguées et que les autorités du chemin de fer en eussent connaissance, il est à peu près sûr qu'ensuite l'accès aux documents qui les contiennent nous serait partout absolument refusé. Une visite aux bureaux de l'administration du chemin de fer à Montréal nous a convaincu que les autorités, bien loin de consentir à fournir des statistiques détaillées, n'en communiquent de générales qu'avec une extrême prudence. De fait, on nous a passé copie d'une compilation dressée sur le mouvement global des marchandises (entrées et sorties) par secteurs le long du triangle Senneterre-Taschereau, Taschereau-Noranda et Noranda-Senneterre. Elle se trouve à la fin de ce rapport, marquée d'un énorme "CONFIDENTIAL". Nous ne l'avons d'ailleurs obtenue qu'après avoir donné l'assurance formelle que ces statistiques ne sont pas destinées à la publication.

Nous ne nous en sommes pas tenu aux chemins de fer. En outre, nous avons interviewé des camionneurs, bon nombre de marchands de gros et de détail, des gérants de coopératives, des agronomes et fonctionnaires de divers autres services du gouvernement provincial, bref beaucoup de ceux qui, de par leur occupa-

tion, nous ont paru le plus aptes à bien nous renseigner sur ce qui faisait l'objet de notre travail.

Si nous n'avons pu aller à toutes les sources de renseignements, nous croyons du moins avoir utilisé les meilleures et partout nous nous sommes efforcé de contrôler les informations reçues. Les constatations faites à chacun des endroits visités révèlent bien, estimons-nous, la tendance générale des courants commerciaux dans l'ensemble de la région parcourue.

Le rapport - Les statistiques du chemin de fer forment la base de notre rapport concernant les endroits où nous avons pu en obtenir. Ce sont à peu près les seules statistiques sûres que nous pouvons nous procurer. Après réflexion, nous avons pensé qu'il valait mieux reproduire ici sous forme de tableaux les relevés des wagons de marchandises déchargés ou chargés aux stations de ces localités. Ces tableaux présentent le triple avantage de couper court à bien des explications, d'alléger par conséquent notre texte et de donner à notre travail plus d'exactitude.

Dans les localités où le chemin de fer ne nous a pas fourni de statistiques, notre travail repose sur les renseignements que nos divers informateurs nous ont communiqués. L'importance des courants de marchandises n'y a évidemment pu être mesurée comme dans le cas précédent, et nous avons dû nous appliquer à en déterminer l'orientation ou la provenance plutôt qu'à en apprécier le volume réel.

Dans ce rapport, nous donnerons d'abord des indications générales sur la vie économique de chacune des localités visitées, dans l'ordre même où elles l'ont été. Nous indiquerons ensuite les arrivées, puis les expéditions de marchandises, ajoutant pour les unes et les autres les constatations qui ne ressortiraient pas nettement de l'examen des tableaux. Enfin, après les monographies, viendront, à titre de conclusion, un résumé de nos vues et de celles de nos informateurs sur l'ensemble des courants commerciaux constatés.

LA SARRE

Nous avons commencé notre travail à La Sarre, localité située sur le parcours du Canadien National (Transcontinental), à l'extrémité occidentale de l'Abitibi, à quelques milles seulement de la frontière ontarienne.

Distances des grandes villes.

Par chemin de fer. - Par le Canadien National (Transcontinental), La Sarre est à 489 milles de Québec et à 524 milles de Montréal.

De Montréal à La Sarre via North Bay, Noranda et Taschereau, la distance est de 655 milles si on quitte Montréal par le Pacifique Canadien, et de 639 milles si on le fait par le Canadien National.

De Toronto à La Sarre par le même parcours, la distance est de 523 milles si on quitte Toronto par le Canadien National, et de 621 milles avec départ par le Pacifique Canadien.

Par le réseau routier. - Par le réseau routier, La Sarre est à 463 milles de Toronto via North Bay, New Liskeard, Rouyn et Macamic; de Montréal, la distance est de 460 milles par Mont-Laurier, Val d'Or et Amos, et de 473 milles par Mont-Laurier, Val d'Or, Rouyn et Macamic.

On peut donc dire que par la voie la plus courte, les distances de Montréal (524 milles) et de Toronto (523 milles) à La Sarre sont les mêmes si le départ se fait de l'une et de l'autre ville par le Canadien National. Elles sont égales aussi, mais d'une soixantaine de milles moins grandes que par chemin de fer, si on voyage en auto.

Québec a sur Montréal l'avantage de 35 milles par le Transcontinental. Mais par le réseau routier, comme il faut passer à Montréal, Québec est éloigné de La Sarre de quelque 170 milles de plus que Montréal.

Population.

Selon les dernières "Statistiques municipales" (1939), la municipalité de canton de La Sarre avait une population de 1,200 habitants, et la municipalité de village 2,200. C'était donc en 1939 une agglomération de 3,400 âmes; on y comptait alors 250 cultivateurs. Aujourd'hui, la population combinée des deux municipalités du nom de La Sarre est d'environ 4,000 habitants. Le village de La Sarre est le chef-lieu de la partie ouest de la région abitibienne.

Commerce.

De par sa situation géographique, ses voies de communication par chemin de fer et par voie de terre, le village de La Sarre se trouve être le centre de distribution pour toutes les paroisses environnantes.

On y compte un bon nombre de commerces, établissements de service et bureaux d'affaires de toutes catégories. Les principales maisons de gros sont Saint-Onge & Cie, Limitée (qui possède 7 autres établissements dans l'Abitibi et le Témiscamingue), Mercier Inc. (épiceries, farines, moulées, nouveautés). L'Imperial Oil et la British American Oil y font la vente au gros de leurs produits. La Coopérative fédérée de Québec y a une succursale. Il s'y trouve deux pharmacies, quatre garagistes, une dizaine de marchands généraux, trois marchands de vêtements, une dizaine de restaurants-épiceries, plusieurs commerçants de bois, une succursale de la Hudson's Bay Co., un marchand de poêles, machines à coudre et instruments aratoires, etc.

La seule succursale de banque est celle de la Banque Canadienne Nationale. Il y existe aussi une Caisse Populaire.

Industrie.

La fabrique de boissons gazeuses et les deux ateliers de portes et châssis n'occupent à La Sarre qu'une place bien modeste comparativement à celle de l'industrie du sciage et de la préparation du bois de commerce. La production de celle-ci est au rythme de quelque 25,000,000 de pieds par année. Trois gros établissements, surtout de planage ou blanchissage du bois, fonctionnent à plein ren-

dement: ce sont ceux de Howard-Bienvenu Inc., de F.X. Martel et de L.E. Mercier. En outre, plusieurs scieries plus ou moins importantes sont exploitées dans la localité même.

ARRIVEES DE MARCHANDISES

Les marchandises livrées au wagon à La Sarre selon les tarifs établis (revenu freight) ont en 1940 dépassé 21,000 tonnes. Nous avons effectué le relevé complet des wagons déchargés au cours de l'année et nous le présentons ci-après sous forme de tableau. Nous indiquons la nature des produits, leur provenance et leur poids.

MARCHANDISES RECUES A LA SARRE PAR LE CANADIEN NATIONAL EN 1940

(Wagons complets, en tonnes)

Produits	Provenance	Quantités	Produits	Provenance	Quantités
<u>PRODUITS AGRICOLES ET SUBSTANCES VEGETALES:</u>					
Blé	Fort-William, Ont.	42	Pommes	Simcoe, Ont.	30
	St-Boniface, Man.	24		Port William, N.S.	12
		66		Applesford, N.S.	13
Avoine					55
	Fort-William, Ont.	853	Pommes de terre	Montréal, Qué.	46
	Keewatin, Ont.	136		Québec, Qué.	57
	Winnipeg, Man.	26		St-Arsène, Qué.	19
	Vera, Sas.	30		St-Bruno, Qué.	41
		1,045		St-Eloi, Qué.	19
Farine	Fort-William, Ont.	29		Highgate, Ont.	12
	Keewatin, Ont.	76		Barony, N.B.	19
	Saskatoon, Sas.	46		Centreville, N.B.	47
		151		Drummond, N.B.	19
Grains et leurs produits, n.a.é.	Dupuy, Que.	10		Grand Falls, N.B.	21
	Montréal, Que.	514		Lakeville, N.B.	38
	Ste-Rosalie, Que.	33		Lindsay, N.B.	19
	Fort-William, Ont.	842		New Denmark, N.B.	58
	Keewatin, Ont.	450		Nouveau-Brunswick	38
	St-Boniface, Man.	131		Potioka, N.B.	19
	Winnipeg, Man.	636		Woodstock, N.B.	37
	Moose-Jaw, Sas.	558		Northam, P.E.I.	47
	Saskatoon, Sas.	572		Souris, P.E.I.	62
	Medecine Hat, Alta.	88		Summerside, P.E.I.	23
		3,834			641
Pois et fèves	Exeter, Ont.	18	Fruits et légumes frais	Québec, Qué.	13
	Hensall, Ont.	36			
	New Liskeard, Ont.	2	Sucre	Montréal, Qué.	216
	West Lorne, Ont.	18		St. John, N.B.	290
	Chatham, Ont.	18			506
	Portage Laprairie Man.	--			
		92			

MARCHANDISES RECUES A LA SARRE PAR LE CANADIEN NATIONAL EN 1940 (suite)

(Wagons complets, en tonnes)

Produits	Provenance	Quantités	Produits	Provenance	Quantités
Mélasse	Québec, Qué.	50		<u>Grand total</u>	425
	St. John, N.B.	74			
		124			
	<u>Grand total</u>	6,527			
<u>ANIMAUX ET PRODUITS ANIMAUX:</u>			<u>BOIS ET PRODUITS DU BOIS:</u>		
Chevaux	Bolger, Qué.	10	Bardeaux de cèdre	Lafontaine, Qué.	20
	Ste-Elizabeth, Qué.	10		Mont-Joli, Qué.	47
	Cochrane, Ont.	48		Rivière-Bleue, Qué.	44
	Winnipeg, Man.	14			111
	Coderre, Sas.	24			
	Hubbard, Sas.	13	Bois d'oeuvre, de	Authier, Qué.	83
	Neville, Sas.	12	charpente et autres	Barraute, Qué.	22
	West Bunch, Sas.	39	produits forestiers	Cléricky, Qué.	710
		170		Davangus, Qué.	85
				Dupuy, Qué.	467
Bêtes à cornes et	Charny, Qué.	42		La Sarre, Qué.	35
veaux	Rosaire, Qué.	13		La Reine, Qué.	5,346
	St-Alexandre, Qué.	20		Macamic, Qué.	126
	St-Eloi, Qué.	45		Malartic, Qué.	970
	Ste-Euphémie, Qué.	10		Noranda, Qué.	260
		130		Normétal, Qué.	70
				Val d'Or, Qué.	27
Moutons	Lennoxville, Qué.	7		New Westminster, B.C.	28
				Vancouver, B.C.	47
Animaux vivants	Jonquière, Qué.	2			8,276
divers	Montréal, Qué.	7		<u>Grand total</u>	8,387
	Québec, Qué.	24			
	St-Léonard, Qué.	32			
		65			
Beurre et fromage	Macamic, Qué.	9			
Lait condensé	Sherbrooke, Qué.	20			
	Aylmer, Ont.	12			
	Toronto, Ont.	12			
		44			

MARCHANDISES RECUES A LA SARRE PAR LE CANADIEN NATIONAL EN 1940 (suite).

(Wagons complets, en tonnes).

Produits	Provenance	Quantités	Produits	Provenance	Quantités
<u>FER ET SES PRODUITS:</u>					
Outillage agricole	Brantford, Ont.	16	Charbon	Montréal, Qué.	37
Tracteurs, autos et pièces	Montréal, Qué.	34		Nouvelle-Ecosse	92
	Québec, Qué.	8		Etats-Unis	31
	Rivière-Manie, Qué.	13			160
	Oshawa, Ont.	19	Essence	Lévis, Qué.	33
	Toronto, Ont.	13		Montréal, Qué.	1,785
		87			1,818
Machinerie de mine et autre	St-Anselme, Qué.	8	Huile à chauffage et à moteurs	Montréal, Qué.	202
	St-Marc, Qué.	26			
	Owen Sound, Ont.	25	Autres produits du pétrole	Lévis, Qué.	61
	Thessalon, Ont.	15		Montréal, Qué.	339
		74		Parry Sound, Ont.	100
Produits en fer et en acier n.a.é.	Montréal, Qué.	252		Sarnia, Ont.	71
	Québec, Qué.	56			571
	Toronto, Ont.	5	Sel	Goderich, Ont.	58
		313		Walkerville, Ont.	132
					190
	Grand total	490		Grand total	3,686
<u>METALLOIDES ET LEURS PRODUITS:</u>					
Chaux et plâtre	St-Marc, Qué.	65			
Brique	Laprairie, Qué.	100			
	Montmorency, Qué.	26			
		126			
Ciment	Montréal, Qué.	512			
	Ottawa, Ont.	42			
		554			

MARCHANDISES RECUES A LA SARRE PAR LE CANADIEN NATIONAL EN 1940 (suite)

(Wagons complets, en tonnes).

Produits	Provenance	Quantités	Produits	Provenance	Quantités
<u>PRODUITS CHIMIQUES ET LEURS DERIVES:</u>			Epiceries		
Savon	Toronto, Ont.	85		Montréal, Qué.	380
Engrais chimiques	Beloeil, Qué.	90		Brantford, Ont.	15
				Guelph, Ont.	13
				Stimson, Ont.	47
					455
	<u>Grand total</u>	175			
<u>DIVERS:</u>			Ficelle d'engerba-		
Matériaux de cons-	Danville, Qué.	15	ge	Montréal, Qué.	44
truction, n.a.é.	Limoilou, Qué.	16			
	Montréal, Qué.	26	Divers	Taschereau, Qué.	4
	Portneuf, Qué.	42			
	Hamilton, Ont.	6		<u>Grand total</u>	1,383
		105			
Meubles, effets de	Québec, Qué.	24	<u>TOTAL DES MARCHANDISES RECUES</u>		
ménage et de colons	Stimson, Ont.	25			21,073
		49			
Conserves	Montréal, Qué.	31			
	Québec, Qué.	33			
	Rougemont, Qué.	28			
	St-Hilaire, Qué.	26			
	St-Hyacinthe, Qué.	--			
		118			
Produits des conser-	Belleville, Ont.	15			
veries (Packing House	Fort-William, Ont.	16			
Products)	Toronto, Ont.	11			
	Winnipeg, Man.	566			
		608			

Remarques.

Certains articles de ce tableau appellent quelques remarques.

Produits agricoles et substances végétales-- Blé, avoine et farine viennent directement des minoteries, ou des entrepôts à la tête des Grands Lacs.

Il s'en faut de beaucoup cependant que les quantités indiquées aux articles blé, avoine, farine représentent la totalité des importations de chacun de ces produits. Il s'en trouve aussi en volume assez considérable dans les 3,834 tonnes groupées sous la rubrique "Grains et leurs produits, n.a.é.". Celle-ci comprend en outre des grains mélangés, du son, du gru, des middlings et moulées de toutes espèces, des tourteaux de lin, de la pulpe de betterave, de l'orge, du blé d'Inde, des rations balancées, de la graine de mil et de trèfle, du sel, etc. Comme ces produits arrivent en sacs et que dans chaque wagon contenant plusieurs articles il ne nous a que rarement été possible de déterminer le poids de chacun, nous avons dû grouper le tout sous la rubrique que nous venons d'indiquer. Sur les 3,834 tonnes de marchandises qu'elle englobe, on ne relève que 557 tonnes en provenance de localités de la province de Québec, Montréal intervient d'ailleurs là-dedans pour 514 tonnes, et l'Ouest est peut-être la provenance initiale de la plus forte partie de cette quantité.

Les pois et fèves blanches sont venues (au wagon toujours) en totalité de l'Ontario.

Les pommes (4 wagons, soit 155 tonnes) sont venues à peu près également de l'Ontario et de la Nouvelle-Ecosse. Il en arrive en petites quantités de diverses localités de notre province au temps de la récolte.

Le tableau indique qu'on a reçu par chemin de fer à La Sarre 641 tonnes de pommes de terre (33 wagons). 182 tonnes sont venues de divers endroits de la province, surtout de Québec, Montréal et Saint-Bruno. En d'autres termes, les importations de ce produit sont dans la proportion de 78 p.c. en provenance du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard.

13 tonnes de fruits et légumes frais ont été achetées à Québec. Il n'apparaît pas qu'un seul wagon soit venu de Montréal, il en arrive cependant par petites quantités. Il nous a semblé que La Sarre et la région environnante s'alimentent en fruits et légumes surtout par Rouyn et Noranda, en définitive par l'Ontario.

Animaux et produits animaux.— Les chevaux livrés par chemin de fer à La Sarre représentent en poids 170 tonnes. C'est environ 225 têtes ou 14 wagons. Les 13 sujets livrés de Bolger (le long du Transcontinental, à 145 milles vers l'est) représentent un déplacement en vue de besoins dans les chantiers plutôt qu'un achat. Il en est venu autant de Sainte-Elizabeth de Joliette. Il en est arrivé de Cochrane une trentaine de têtes; à l'origine, elles venaient sans doute de l'Ouest. Le Manitoba et la Saskatchewan ont fourni respectivement environ 20 et 145 têtes.

Quant à l'article "Bêtes à cornes et veaux", il s'agit presque toujours de sujets que placent ici et là le ministère de la Colonisation et celui de l'Agriculture pour les besoins des colons et des cultivateurs et pour favoriser les progrès de l'élevage dans la région. C'est sans aucun doute ce qui explique que toutes ces bêtes soient venues de localités de la province, plus particulièrement de Saint-Eloi et de Charny (en ce dernier cas), à l'origine probablement d'un autre endroit. Ces importations comprennent quelque 110 vaches, une dizaine de taureaux, une centaine de bouvillons et génisses.

A l'article "Beurre et fromage", les 9 tonnes indiquées en provenance de Macamic sont loin de représenter, par exemple, tout le beurre que le chemin de fer a livré à La Sarre en 1940. Dans les "Produits des conserveries", il s'en trouve des quantités considérables consignées de Winnipeg. De La Sarre, il s'en est fait des réexpéditions importantes dans toute la région.

Le lait condensé est venu en quantités à peu près égales de l'Ontario et de la province de Québec (au wagon toujours).

L'article "Conserves" ne comprend que des conserves proprement dites. Il s'y trouve tous genres de conserves de fruits et de légumes, particulièrement de tomates, de pois et de fèves.

Les 118 tonnes qui y sont indiquées, soit 8 wagons, proviennent en totalité d'endroits de la province de Québec, surtout de la région de Montréal (85 tonnes).

Mais ce ne sont pas là toutes les conserves qu'ont fait venir les gens de La Sarre. Il s'en trouve pas mal aussi dans les wagons d'"Épiceries" déchargés à la station. On en fait venir également par messageries. De Rouyn et Noranda, en sont venues pareillement des quantités appréciables par camions. Nous n'avons pu toutefois déterminer ces quantités.

Sous la rubrique "Divers", à l'article "Produits des conserves" on note des importations de 608 tonnes, soit près de 50 wagons. La prédominance de Winnipeg comme centre expéditeur saute aux yeux: en effet, 566 tonnes sur 608, soit 93 p.c., étaient en provenance de cette ville.

Les produits groupés sous cette rubrique sont ceux que vendent généralement les maisons Canada Packers, Swift, Burns et Wilsil. Il s'agit de produits très nombreux: viandes fraîches, froides, fumées, en conserve, langues, volailles, saucissons, jambons, bacon, porc salé, saindoux, fromage, beurre, oeufs, etc. Il s'y trouve souvent même des allumettes, du sel, du savon, et bien d'autres articles encore. Il y a de fortes réexpéditions de plusieurs de ces produits dans toute la région.

Il ne nous a pas été possible de déterminer ce que représente en quantité ou en poids chacun des produits énumérés ci-haut et les autres, bien plus nombreux encore, dont nous n'avons pas gardé mémoire. Pour cette raison, nous avons dû réunir tous ces articles sous la rubrique indiquée tantôt.

A l'article "Épiceries" se trouvent évidemment une foule de produits. Pour la raison que nous avons déjà donnée plus haut, soit le mélange des articles dans les wagons et l'impossibilité de déterminer le poids de chacun - nous avons adopté la classification "Épiceries". On voit que Montréal domine nettement dans ce que nous avons pu grouper. On doit cependant remarquer que les 455 tonnes indiquées ne constituent pas la totalité des articles d'épiceries livrés au wagon à La Sarre, car divers autres produits sous d'autres rubriques en sont aussi: sel, sucre, mélasse, conserves, savon, pommes, pommes de terre, pois, fèves, etc.

Bois et produits du bois.- L'absence quasi totale de cèdre dans la région explique les importations de bardeaux (111 tonnes) en provenance de comtés de la rive sud du Bas Saint-Laurent.

Quant à l'article "Bois d'oeuvre, de charpente et autres produits forestiers", c'est d'emblée le plus important du groupe puisqu'il en forme 40 p.c. Il s'agit de planches, de madriers, de bois carré venant des diverses localités indiquées au tableau. Tout ce bois, ou presque arrive à l'état brut et passe par un des moulins de planage locaux, avant d'être réexpédié. Il y a exception, évidemment, pour le bois (B.C. Fir) importé de la Colombie Britannique (75 tonnes). Dans cette quantité sont comprises quelque 450 portes.

Les chargements en provenance de La Reine (185 wagons) forment 65 p.c. des quantités reçues des localités de la région. Malartic vient au second rang avec 970 tonnes (33 wagons) et Cléricky au troisième avec 710 (25 wagons). Viennent ensuite Dupuy (467 tonnes) et Noranda (260).

Les articles groupés dans la catégorie "Fer et ses produits" ne correspondent pas tous à des achats. Il s'agit souvent de machines ou d'appareils que des entrepreneurs ou des exploitants forestiers ont fait venir d'ailleurs en vue de besoins sur place.

A l'article "Produits en fer et en acier", il s'agit presque uniquement de produits que vendent généralement les quincailliers. On voit que sur les 313 tonnes, 252 étaient en provenance de Montréal et 56 de Québec.

Les "matériaux de construction" (catégorie "Divers") comprennent surtout des matériaux à toitures: papier et autres.

Si on effectue le partage entre les provenances générales "Province de Québec" et "Autres" pour les marchandises livrées au wagon à la station de La Sarre en 1940, on constate que ces marchandises sont venues d'endroits de la province de Québec dans la proportion des deux tiers.

En examinant les plus importants groupes de produits, on s'aperçoit qu'à celui des "Produits agricoles et substances végétales" la part du

Québec n'est que de 15 p.c., elle est de 80 p.c. au groupe des "Métalloïdes et leurs produits" et de 99 p.c. à celui du "Bois et produits du bois".

Les arrivages de marchandises au wagon (carload) ne comprennent évidemment pas la totalité des marchandises livrées à La Sarre. Les livraisons en petites quantités (moins d'un wagon ou L.C.L.) ont été de 937 tonnes en 1940. Cela comprend naturellement toutes espèces de produits, au fait plusieurs centaines de consignations par mois.

Nous ne possédons pas de statistiques sur les livraisons de marchandises par messageries et par la poste. Elles forment un volume important.

Quant au camionnage, il s'en fait beaucoup toute l'année durant, particulièrement du côté de Rouyn et de Noranda. La route conduisant vers ces localités est entretenue l'hiver. Des livraisons de marchandises très diverses directement de points de distribution de l'Ontario se font tout le long de l'année, surtout évidemment durant la belle saison.

EXPEDITIONS DE MARCHANDISES

Le volume global des expéditions de marchandises, (au wagon) de la station de La Sarre en 1940 a dépassé 85,000 tonnes. Il ne s'agit ici que des expéditions selon les tarifs établis (revenue freight).

L'année précédente, les marchandises expédiées se totalisèrent par 25,550 tonnes, soit moins du tiers des expéditions de 1940. Cette augmentation provient à peu près en entier de l'accroissement des exportations de bois d'oeuvre.

De La Sarre ont été expédiées 84,440 tonnes de bois en 1940. C'est plus de 99 p.c. des expéditions globales au wagon. Le bois à pâte y intervient pour 8,100 tonnes, et les autres produits forestiers (planche, madriers, bois carré) pour 76,340 tonnes.

Expéditions de bois d'oeuvre.

a) Vers des localités de l'Abitibi et du Témiscamingue.-

Les expéditions de bois de construction de la station de La Sarre vers des endroits de l'Abitibi et du Témiscamingue ont atteint en 1940 tout près de 1,500 tonnes. Les expéditions vers Noranda forment presque la moitié de ce total, soit plus de 700 tonnes. Ce bois était en grande partie destiné à la mine Noranda. Val d'Or en a reçu quelque 375 tonnes et Malartic près de 300. Environ 50 tonnes ont été dirigées vers la mine de Waite-Amulet, et des quantités plus petites vers Rouyn, Macamic et Bolger.

Ces expéditions ne forment qu'un peu plus du dixième des quantités destinées à des localités de la province en dehors de la région.

b) Hors de la région, mais dans les limites de la province.-

En 1940, ces expéditions ont dépassé 14,500 tonnes (quelque 375 wagons).

Ce sont les chargements vers Québec qui ont été, et d'emblée, les plus considérables. En effet, ils ont dépassé 7,000 tonnes, et ne forment pas loin de 50% de tout ce qui a été expédié hors de la région, dans les limites de la province. Ce bois était presque tout destiné à l'exportation vers l'Angleterre.

L'Ile de Montréal a reçu plus de 3,000 tonnes de bois de La Sarre. Là-dessus, il y en avait approximativement 800 tonnes pour les usines Angus. Le reste a surtout été expédié vers Montréal même, puis Val Royal, Pointe-Claire, Cartierville, Mont-Royal, Outremont, Saint-Laurent et Turcot.

Les autres chargements étaient surtout à destination des endroits suivants: Valleyfield, Sherbrooke, Valcartier, Saint-Paul-l'Ermite, Sorel, Farnham, Saint-Jean-d'Iberville, Granby, Drummondville. Des quantités moindres ont été dirigées vers Fitzpatrick, Shawinigan, Sainte-Rosalie, Verchères, Jacques-Cartier, La Tuque. Les commandes de guerre interviennent probablement pour les trois quarts de ces expéditions.

c) Vers l'Ontario.- Vers la province d'Ontario sont allées plus de 56,000 tonnes de bois d'oeuvre expédié de La Sarre. Elles étaient à destination de 125 à 150 localités.

Toronto ("le Greater Toronto") vient bien en tête de la liste des localités importatrices. A elle seule, cette ville a reçu quelque 9,000 tonnes de ce bois. Elle est suivie de loin par Walkerville, qui en a acheté quelque 4,500 tonnes; Goderich vient ensuite avec 4,000 tonnes; Windsor, London, Oshawa, Hamilton et le camp Borden en ont reçu environ 2,000 tonnes. St. Catharines en a fait venir plus de 1,500 tonnes, Brantford et Niagara Falls à peu près 1,300, Galt approximativement 1,200, Burlington 1,000.

Probablement une centaine d'autres localités de l'Ontario ont reçu des chargements de bois d'oeuvre de La Sarre. Parmi ces villes, on peut citer New Liskeard, Collins Bay, Port Colborne, Leamington, Merritton, Newmarket, Dunnville, Petawawa, Grimsby, Guelph, Peterboro, Preston, Sarnia, Barrie, Belleville, Hanover, Chatham, Kingston, Meaford, Port Credit, Stratford, Welland, Aylmer, Kincardine, Kingsville, North Bay, Ottawa, St-Thomas, Tillsonburg, Trenton.

d) Vers les Etats-Unis. - En 1940, les expéditions vers les Etats-Unis ont été d'environ 4,000 tonnes. Black Rock (N.Y.) en a reçu à peu près le tiers. Des quantités diverses ont en outre été exportées vers Détroit (Mich.), Canton (Ohio), Cobleskill (N.Y.), Mansfield (Ohio), Holland (Mich.), Pittsburg et East Pittsburg (Pa.), Lockport (New York), Grand Rapids, Hastings et Dearborn (Mich.), Rome et Buffalo (N.Y.).

Au sujet des expéditions de bois d'oeuvre vers les quatre destinations générales que nous venons d'indiquer, quelques observations s'imposent: 1) Le mouvement d'expédition du bois à partir de La Sarre a été trois ou quatre fois plus considérable que la moyenne des années précédentes à cause des commandes de guerre surtout, 1940 n'a donc pas été, à ce point de vue, une année normale. 2) Le bois destiné à des localités de l'Abitibi et du Témiscamingue était presque uniquement pour satisfaire aux besoins des mines et des marchands de bois. 3) A la différence de ces dernières expéditions, celles à destination d'endroits de la province hors de la région étaient probablement pour la plus grande partie en vue de répondre à des besoins de guerre soit en Angleterre, soit chez nous même dans les localités où on a construit des usines de munitions, d'avions, des baraquements, etc. 4) Enfin, le bois expédié vers les villes de l'Ontario et des Etats-Unis était assurément pour une bonne part destiné à des usages provoqués par les besoins de la Défense nationale, mais autant pour le moins, nous semble-t-il, à des usages proprement industriels. Les forts chargements vers Walkerville, Oshawa et Windsor s'expliquent par la présence en ces villes d'industries d'automobiles. Ces industries emploient énormément de bois afin de construire les caisses requises pour l'expédition de leurs voitures, notamment vers les pays de l'Empire. Par exemple, au cours de l'année 1940, la compagnie Ford a utilisé à cette fin seulement quelque 40,000,000 de p.m.p. d'épinette en provenance de diverses provinces du pays. C'est plus de 250,000 p.m.p. par jour. En outre, des localités où l'industrie des conserves est développée en ont acheté des quantités parfois considérables pour la fabrication de caisses. L'industrie du meuble, fort importante en Ontario, en a requis beaucoup pour l'emballage préalable à l'expédition de ses produits. De sorte que de nombreuses localités de l'Ontario ont constitué un excellent marché pour le bois d'oeuvre provenant de la région de La Sarre.

Expéditions de bois à pâte.

Les expéditions de bois à pâte de la station de La Sarre ont été de 8,100 tonnes en 1940.

C'est Merritton (Ont.) qui en a acheté la plus grosse partie, soit près de 6,000 tonnes. Niagara Falls en a reçu quelque 600 tonnes et Thorold à peu près 350.

Dans la province de Québec, il en est allé quelque 750 tonnes à Shawinigan Falls, environ 450 tonnes à Grand'Mère et 75 à Québec.

On peut dire que l'Ontario a reçu plus de 80 p.c. du bois à pâte expédié de La Sarre en 1940.

Pour compléter le chapitre des expéditions de bois, signalons les quantités achetées sur place par le Canadien National en 1940. Il s'agit d'abord de quelque 25 wagons de bois d'oeuvre brut ou préparé, dont 17 ont été expédiés dans la province (surtout Montréal et Monk (l'Islet), puis Val Royal, Saint-Malo, l'Islet, Chicoutimi), et 7 dans l'Ontario (Trenton, London).

Ces achats comprennent aussi des traverses, soit 37 wagons, dont 18 pour divers endroits de la province (surtout Montréal et Saint-Jérôme, puis Fitzpatrick, La Sarre, etc.), et 17 wagons vers l'Ontario (principalement Hearst, puis Cornwall, Ottawa, etc.).

Autres produits.

Les expéditions (au wagon) de produits autres que le bois selon les tarifs établis (revenue freight) ne formaient même pas 1 p.c. des expéditions globales en 1940. Elles n'atteignaient en effet que 680 tonnes.

Quand on a enlevé là-dessus 340 tonnes de bouteilles vides et d'équipement de chantier, il reste vraiment peu de chose pour les produits du commerce proprement dit.

Beurre.- Le beurre est intervenu pour quelque 280,000 livres en 1940, soit 140 tonnes (une dizaine de wagons) à destination de Montréal.

Par camions, il en a été expédié de La Sarre environ 270,000 livres dans la région environnante, soit 122,000 livres à Rouyn, 25,000 livres à Timmins (Ont.) 25,000 livres à Kirkland Lake (Ont.), le reste à Cochrane (Ont.), Malartic, Val d'Or et autres localités minières du nord-ouest québécois.

Il s'en faut de beaucoup cependant que ce soient là des exportations nettes. En effet, faute d'entrepôt pour y conserver les approvisionnements nécessaires à la consommation, on a été forcé d'acheter de fortes quantités de beurre au dehors quand la production locale ne suffisait plus, notamment tout au cours de l'hiver.

Cet été, on doit terminer la construction d'un entrepôt frigorifique à La Sarre en vue de l'emmagasinage du beurre, du fromage, des oeufs, des viandes, dans le double but de favoriser la production locale et d'obvier autant que possible à la nécessité d'achats à l'extérieur.

Le beurre expédié de La Sarre par chemin de fer et par camions ne provenait toutefois pas entièrement de cette localité. Il en est venu beaucoup de Macamic, de La Reine et de Dupuy. La Sarre est le centre de classification pour la région. Le beurre qui vient à la beurrerie de l'endroit y arrive presque tout par camions; c'est par camions aussi qu'il est généralement livré vers les marchés ci-haut indiqués.

Le beurre fabriqué à la beurrerie de La Sarre, propriété de la Coopérative fédérée, est passé de 36,000 livres en 1915 à 158,000 livres en 1940. La Coopérative en a acheté 369,000 livres en 1938, 434,000 livres en 1939 et 555,000 livres en 1940. Ces achats ont été faits aux fabriques de La Sarre, Macamic, La Reine et Dupuy. Les augmentations de production notées à celle de La Sarre ont été correspondantes dans les autres.

Les expéditions de grain (57 tonnes) ont consisté surtout en avoine à destination de Dupuy, Macamic (sur le parcours du chemin de fer à quelques milles vers l'Ouest), de Poularies et de Davangus.

On a expédié aussi une trentaine de tonnes de "farine et autres produits du grain".

Le foin et la paille (au total, 50 tonnes) étaient destinés surtout à Bolger où se font des chantiers, vers l'extrémité est du comté, puis à Cadillac dans la région des mines.

Le bétail (80 tonnes) a été expédié principalement vers la Pointe Saint-Charles à Montréal (Coopérative canadienne du bétail). On a expédié aussi des chevaux vers Barraute, à quelque 78 milles vers l'est.

T A S C H E R E A U

La localité désignée sous le nom de Taschereau (autrefois O'Brien) est située le long du Transcontinental à 26 milles à l'est de La Sarre, à 71 milles à l'ouest de Senneterre et à 28 milles à l'ouest d'Amos. Par ce chemin de fer, Taschereau se trouve à 463 milles de Québec et à 498 milles de Montréal.

Par le réseau routier, la distance est de 429 milles de Montréal. De Rouyn-Noranda par Macamic, il y a 59 milles.

Taschereau se trouve dans le canton Launay. C'est une municipalité sans désignation particulière. Sa population, selon les dernières "Statistiques municipales" (1939), est de 628 habitants, dont 124 cultivateurs.

Nous avons choisi Taschereau comme lieu où poursuivre notre enquête parce que cette localité est la tête de l'embranchement Taschereau-Noranda du Canadien National. Ce secteur fut ouvert à la circulation en fin d'année 1927 afin de desservir les mines et les endroits le long de ce parcours.

Avant la construction de l'embranchement Senneterre-Noranda du Canadien National, c'est-à-dire jusqu'à la fin de 1938, Taschereau était un point de distribution plus important qu'il ne l'est actuellement. En effet, les marchandises venant de l'est et qu'on avait à livrer à Noranda et Rouyn par chemin de fer devaient passer par Taschereau. Depuis que ce secteur a été terminé, Taschereau a perdu beaucoup de son activité. Les wagons sont maintenant déroutés à Senneterre. Ne passent plus guère par Taschereau que les marchandises à livrer à des stations intermédiaires entre cette localité et Noranda-Rouyn.

MOUVEMENTS DES MARCHANDISES

Les chargements et déchargements de marchandises ne formaient pas en 1940 un total bien considérable. Celui-ci est d'ailleurs resté sensiblement le même qu'au cours des quelques années précédentes.

Entrées.- En réalité, on ne reçoit que peu de produits au wagon complet. L'an dernier, la quantité reçue représentait environ 1,050 tonnes, soit 35 wagons partagés de la façon suivante: grain et produits du grain, 23 wagons (tous, sauf un de Québec) en provenance de Moose Jaw, Winnipeg, Keewatin, etc.); sucre, 6 wagons (de Saint-Jean, N.B.); pommes de terre, 2 wagons (un de Saint-Arsène, Riv.-du-Loup, et un du Nouveau-Brunswick); un wagon de chacun des produits suivants: quincaillerie (Montréal), ciment (Montréal), sel (Goderich, Ont.), épicerie (Montréal).

Il nous est impossible d'indiquer exactement le tonnage représenté par chacun des produits parce qu'on ne nous a pas fourni le poids net des chargements.

Le total des produits arrivés en petites quantités par wagons de marchandises s'est établi à quelque 450 tonnes, soit 30 p.c. des arrivages globaux. C'est une forte proportion.

Elle s'explique par l'absence de véritables marchands de gros dans la localité et par la population relativement faible qui l'habite. Si l'on y compte une vingtaine d'établissements de commerce et de service de tout genre, en réalité aucun n'est bien important. D'où commandes pour toutes sortes de marchandises en petites quantités plutôt qu'au wagon.

Outre celles qui viennent en petite quantité par wagons de marchandises, il y a celles qui arrivent par messageries. Nous n'avons pu déterminer avec quelque exactitude l'importance de ces livraisons à la station de Taschereau. Cela aurait demandé trop de temps, et là, pas plus qu'ailleurs on ne possède de compilation à ce sujet. Toutefois, d'après les indications que nous avons pu recueillir, nous estimerions ces arrivages à quelque 800 tonnes pour l'année 1940. Une bonne part de ces marchandises est venue de Toronto et les grossistes de Rouyn et Noranda en ont expédié une partie appréciable. On nous a affirmé que le tarif des messageries est par cent livres de 50 cents meilleur marché de Toronto que de Montréal.

Les petites consignations de marchandises reçues étaient, à ce qu'on nous a dit, pour une large part, en exécution de commandes transmises par la poste à la suite d'envoi de catalogues par les maisons Eaton et Simpson. On a prétendu que le chiffre d'affaires de ces maisons à Taschereau, ainsi qu'à Laferté et Laumay que dessert la station de Taschereau, serait au total d'environ \$50,000. par année. En tout cas, il ne nous semble pas déraisonnable de le croire puisqu'un wagon de marchandises a apporté presque une tonne d'exemplaires d'un même catalogue de ces deux maisons. On a estimé à \$2,000. par mois, au bas mot, la valeur des bons émis au bureau de poste local. Or, on émet aussi des mandats à la banque et au chemin de fer.

Sorties.- En 1940, de la station de Taschereau ont été expédiées 8,196 tonnes de produits, par comparaison avec 3,760 en 1939.

L'accroissement du mouvement de sortie résulte presque tout entier de l'augmentation des expéditions de bois à pâte et de bois d'oeuvre. En effet, de 3,230 tonnes qu'elles étaient en 1939 les ventes de bois à pâte sont passées à 7,210 tonnes en 1940. Ces exportations étaient dirigées pour les trois quarts vers des localités de l'Ontario: Merritton, Thorold, Ottawa, puis, pour le reste, notamment vers Shawinigan Falls.

Quant aux expéditions de bois d'oeuvre, elles sont passées de 67 tonnes en 1939 à 551 en 1940. Elles étaient en grande partie à destination de Shawinigan Falls.

Les expéditions de foin et paille, principalement vers Cléry, ont doublé de 1939 à 1940: 86 tonnes contre 175.

Les envois en petites quantités par wagons de marchandises ont été de 248 tonnes.

A M O S

La municipalité de ville d'Amos comptait en 1937 une population de 4,200 âmes. En 1939, selon les dernières "Statistiques municipales" publiées, elle n'en avait plus que 3,059, soit en deux ans une diminution de plus de 1,100 habitants, au bénéfice des localités minières du sud.

1937, c'était encore le temps de la ruée vers la zone aurifère découverte un peu au sud du Transcontinental. Amos connut pendant plusieurs années une étonnante activité. Elle était la grande pourvoyeuse du matériel et des provisions nécessaires à la marche des entreprises minières et aux besoins de la population qui affluait autour d'elles.

Mais la rivière Harricana, sillonnée jour et nuit par les bateaux affectés au transport des voyageurs et des marchandises, devait perdre brusquement le rôle de voie de pénétration vers l'intérieur qu'elle avait tenu depuis les débuts de l'exploitation minière. En effet, à la fin de 1937 fut ouverte la première partie de l'embranchement Senneterre-Rouyn du Canadien National; elle conduisait jusqu'à Val d'Or. A la fin de 1938, la voie ferrée atteignait Rouyn. Comme conséquence de l'ouverture de cet embranchement à la circulation, les bateaux furent immobilisés, tirés à terre ou à demi submergés le long des rives à Amos même et dans le voisinage. Rien ne subsiste plus de cette activité, et Amos n'exerce maintenant qu'une fonction de distribution plutôt restreinte à l'endroit de la région minière, s'il reste le centre d'approvisionnement de quelques localités environnantes et le point d'arrivée des marchandises que le chemin de fer voiture pour elles.

Bien des gens, se rendant compte du recul commercial de leur ville, se demandent ce qui pourrait bien lui redonner l'élan et l'animation d'il y a quelques années. On espère toujours que l'activité reprendra dans l'exploitation des claims miniers situés au nord d'Amos. Seulement, paraît-il, la formation géologique de ce district est fort différente de celle de la région au sud du Transcontinental où se trouvent les mines productives, et l'expérience acquise ici ne saurait servir là.

Si le commerce d'Amos a fort diminué, il reste cependant considérable. On y compte en tout plus d'une centaine d'établissements de commerce et de service, d'industries et boutiques de toutes catégories. Plusieurs maisons de gros y assurent la distribution de leurs produits dans toute la région. La compagnie Saint-Onge, qui compte sept succursales dans l'Abitibi et le Témiscamingue, y a son siège social. La Coopérative fédérée de Québec y possède une succursale, de même que la Banque Canadienne Nationale et la Canadian Bank of Commerce.

Par le Transcontinental, Amos est à 435 milles de Québec et à 471 de Montréal.

De Toronto à Amos par Noranda-Rouyn et Taschereau, la distance est de 525 milles.

Par le réseau routier, Montréal est à 400 milles d'Amos (via Val d'Or).

MOUVEMENTS DE MARCHANDISES

Arrivées.- Les arrivages au wagon de "marchandises payantes" (revenue freight) ont en 1940 atteint quelque 25,350 tonnes.

Le groupe "Métalloïdes et leurs produits" formait à lui seul (14,631 tonnes), sensiblement plus de la moitié du total. La construction d'une école normale a nécessité l'achat au dehors d'une grande quantité de matériel: pierre, brique, ciment, tuiles, etc. Les entrées de ces produits ont de ce fait été beaucoup plus considérables que normalement.

MARCHANDISES RECUES A AMOS PAR LE CANADIEN NATIONAL EN 1940.

(Wagons complets, en tonnes).

Produits	Provenance	Quantités
<u>PRODUITS AGRICOLES ET SUBSTANCES VEGETALES:</u>		
Avoine	Montréal, Qué.....	103
	St-Bruno, Qué.....	27
	Fort-William, Ont.....	259
	St-Boniface, Man.....	25
	Winnipeg, Man.....	29
	Saskatoon, Sas.....	34
		<u>477</u>
Grains et leurs produits, n.a.é.	Montréal, Qué.....	904
	Fort-William, Ont.....	883
	Keewatin, Ont.....	101
	Toronto, Ont.....	25
	St-Boniface, Man.....	291
	Winnipeg, Man.....	1,498
	Moose-Jaw, Sas.....	652
	Saskatoon, Sas.....	665
		<u>5,019</u>
Pois et fèves	Blenheim, Ont.....	19
	Hensall, Ont.....	18
	Portage La Prairie, M.....	30
		<u>67</u>
Pommes	Simcoe, Ont.....	15
Pommes de terre	Mont-Joli, Qué.....	18
	Montréal, Qué.....	49
	Québec, Qué.....	38
	St-Eloi, Qué.....	38
	St-Pascal, Qué.....	19
	Belleville, N.B.....	19
	Centreville, N.B.....	38

Pommes de terre (suite)	Drummond, N.B.....	38
	Grand Falls, N.B.....	59
	Lakeville, N.B.....	57
	New Denmark, N.B.....	170
	Summerside, P.E.I.....	23
		<u>566</u>
Sucre	Montréal, Qué.....	40
	St.John, N.B.....	255
		<u>295</u>
Mélasse	Montréal, Qué.....	7
	St.John, N.B.....	75
		<u>82</u>
Bière	Montréal, Qué.....	425
	London, Ont.....	246
	Toronto, Ont.....	43
		<u>714</u>
Boissons fortes et vins	Québec, Qué.....	159
	<u>Grand Total</u>	<u>7,394</u>

ANIMAUX ET PRODUITS ANIMAUX:

Chevaux	Montréal, Qué.....	12
	Winnipeg, Man.....	14
	Saskatchewan.....	151
	Alberta.....	100
		<u>277</u>

MARCHANDISES RECUES A AMOS PAR LE CANADIEN NATIONAL EN 1940 (suite).

(Wagons complets, en tonnes).

Produits	Provenance	Quantités	Produits	Provenance	Quantités
<u>ANIMAUX ET PRODUITS ANIMAUX:</u>					
(suite)					
Bêtes à cornes et veaux	Montréal, Qué.....	12	Tuyauterie (suite)	Montréal, Qué.....	59
	St-Alexandre, Qué.....	10		Toronto, Ont.....	29
	Ste-Anne-de-la-Pocatière.....	24		Welland, Ont.....	9
	St-Léonard, Qué.....	21			135
	Stanbridge, Qué.....	10			
		77			
Saindoux	Stratford, Ont.....	12			
	Winnipeg, Man.....	13			
		25			
Lait condensé	Montréal, Qué.....	27	Outillage agricole	Montréal, Qué.....	16
	Sherbrooke, Qué.....	25		Brantford, Ont.....	19
	Brockville, Ont.....	36		Hamilton, Ont.....	28
		88		Smithsfalls, Ont.....	28
					91
Ecailles d'huitres	Montréal, Qué.....	30			
	<u>Grand total</u>	497	Tracteurs, autos et pièces	Bolger, Qué.....	21
				Montréal, Qué.....	30
<u>BOIS ET PRODUITS DU BOIS:</u>				Darnforth, Ont.....	11
Bois d'oeuvre	Cochrane, Ont.....	8		Oshawa, Ont.....	5
	Colombie anglaise.....	30		Walkerville, Ont.....	11
		38		Chicago, E.U.....	7
					85
Boîtes à beurre	Coaticook, Qué.....	18			
	<u>Grand total</u>	56	Machinerie de mine et autre	McWatters, Qué.....	28
				Portage du Fort, Qué.....	24
<u>FER ET SES PRODUITS:</u>				Matheson, Ont.....	12
Tuyauterie	Joliette, Qué.....	38			64
			Produits en fer et en acier, n.a.é.	Montréal, Qué.....	594
				Québec, Qué.....	17
				Amherst, N.S.....	320
					931
				<u>Grand total</u>	1,306

MARCHANDISES RECUES A AMOS PAR LE CANADIEN NATIONAL EN 1940 (suite)

(Wagons complets, en tonnes).

Produits	Provenance	Quantités	Produits	Provenance	Quantités
<u>METALLOIDES ET LEURS PRODUITS:</u>					
Pierre	Joliette, Qué.....	4,296	Essence	Lévis, Qué.....	89
	La Sarre, Qué.....	166		Montréal, Qué.....	2,331
	Montréal, Qué.....	66			2,420
	Rivière-à-Pierre, Qué.....	259			
		4,787			
Chaux et plâtre	Montréal, Qué.....	6	Huile à chauffage	Montréal, Qué.....	142
	St-Marc, Qué.....	71	et à moteurs		
	Dudswell, Ont.....	25			
		102	Autres produits du	Montréal, Qué.....	255
			pétrole	Parry Sound, Ont.....	21
Brique	Laprairie, Qué.....	110		Sarnia, Ont.....	34
	Québec, Qué.....	2,655			310
		2,765			
Ciment	Montréal, Qué.....	1,969	Sel	Goderich, Ont.....	89
	Ottawa, Ont.....	227		Sarnia, Ont.....	25
		2,196		Walkerville, Ont.....	77
Tuile	Joliette, Qué.....	29			191
	Valois, Qué.....	868			
		897			
Tuyaux d'égout	St-Jean, Qué.....	34			
Charbon	Montréal, Qué.....	512			
	Québec, Qué.....	46			
	Springhill, N.S.....	97			
	Etats-Unis.....	132			
		787			
				Grand total.....	14,631

787

- 19 -

Le groupe des "Produits agricoles et substances végétales" vient au second rang (7,400 tonnes). Les grains et produits du grain intervenaient pour près des trois quarts du total (soit plus de 5,000 tonnes).

On remarque que sur 566 tonnes de pommes de terre livrées à Amos par le chemin de fer, 162 sont venues de localités de la province de Québec, 404 du Nouveau-Brunswick et 23 de l'Ile-du-Prince-Edouard.

Au groupe des "Animaux et produits animaux", les importations de chevaux s'élèvent presque à 400 sujets, dont près de 150 venaient de l'Alberta, plus de 200 de la Saskatchewan, une vingtaine de Winnipeg et autant de Montréal.

Dans la catégorie "Divers", les conserves figurent pour 82 tonnes, à peu près en égale quantité en provenance de l'Ontario et de la province de Québec. Il faut bien remarquer, comme nous l'avons fait d'ailleurs, que les conserves ne sont pas toutes réunies sous cet article. Il s'en trouve beaucoup aussi à l'article "Epicerie". Quant à celui-ci, il ne comprend pas, lui, non plus, tout ce que ce terme désigne généralement et ce qui se vend dans les magasins dits d'épicerie. D'autres articles, dans d'autres catégories du tableau, en font aussi partie.

"Les produits des conserveries" ou Packing House Products ne figurent ici que pour 54 tonnes, en provenance de Winnipeg, alors qu'à La Sarre nous avons relevé l'entrée de 608 tonnes de ces produits (dont 566 de Winnipeg). En réalité, Amos reçoit une bien plus forte quantité de ces produits que les 54 tonnes indiquées dans notre relevé. La raison en est que de La Sarre, où ces produits arrivent au wagon, il en est régulièrement réexpédié vers les localités plus à l'est, y compris Amos, en quantités parfois importantes, mais de moins d'un wagon.

Les petites consignations ont été au total de 1,207 tonnes.

Le partage entre les provenances générales "Province de Québec" et "Autres" nous donne pour l'année 1940, 70 p.c. pour la première et 30 p.c. pour la seconde.

Expéditions.— Les expéditions de produits de la station d'Amos par wagon de marchandises (wagons entiers et petites quantités) au cours de l'année 1940 ont atteint 39,765 tonnes, comparativement à 14,206 tonnes en 1939, à 12,154 en 1938, à 12,604 en 1937 et à 12,297 en 1936.

Comme ailleurs, il s'agit surtout d'expéditions de bois. De fait, elles constituaient 95 p.c. des sorties totales de 1940. Il en a du reste été ainsi au cours des années précédentes indiquées ci-dessus. En effet, le rapport des chargements du bois aux chargements globaux s'établit à 86 p.c. pour 1939, à 61 p.c. pour 1938, à 49 p.c. pour 1937 et à 70 p.c. pour 1936.

Plus précisément, il s'agit de chargements de bois à pâte. En réalité, ceux-ci formaient presque la totalité des expéditions du bois, soit pour les années ci-dessus respectivement 90 p.c. (1940), 93 p.c. (1939), 90 p.c. (1938), 95 p.c. (1937), 99 p.c. (1936). De 6,830 tonnes en 1938, les chargements sont passés à 11,485 en 1939 et à 34,420 en 1940. Ce bois était pour les trois quarts dirigé vers les localités de l'Ontario (principalement Merriton, Thorold, Cornwall), et des Etats-Unis (surtout Niagara Falls, N.Y.), puis dans la proportion de 25 p.c. vers des endroits de la province de Québec.

De 836 tonnes en 1939, les expéditions de bois d'oeuvre ont passé à plus de 3,500 tonnes en 1940. Elles étaient presque toutes à destination de Montréal, Québec (en bonne part pour exportation outremer) et Saint-Paul l'Ermite.

Les déchets de fer (110 tonnes) ont été acheminés pour moitié vers l'Ontario (Hamilton) et Noranda (Wab:Iron Works).

A l'article "Autres produits" (523 tonnes), on ne trouve guère que des bouteilles vides et des bidons d'huile vides.

SENNETERRE

La station de Senneterre est à 381 milles de Québec et à 427 milles de Montréal. Par le réseau routier, Montréal est à 336 milles de Senneterre (via Louvicourt), et Québec à plus de 500 milles.

Les municipalités de canton de Senneterre (Part. E.) et de Senneterre (Part. O.) se trouvent tout à fait à l'extrémité est du comté d'Abitibi.

MARCHANDISES RECUES A SENNETERRE PAR LE CANADIEN NATIONAL EN 1940

(Wagons complets, en tonnes)

Produits	Provenance	Quantités	Produits	Provenance	Quantités
PRODUITS AGRICOLES ET SUBSTANCES VEGETALES:					
Avoine	Amos, Qué.	18	Lait condensé	Aylmer, Ont.	25
Grains et leurs produits, n.a.é.	Fort-William, Ont.	51	Grand total	Grand total	32
	Keewatin, Ont.	78			
	St-Boniface, Man.	27	BOIS ET PRODUITS DU BOIS:		
	Winnipeg, Man.	370	Bois d'oeuvre, de char- pente et autres produits forestiers	Noranda, Qué.	29
	Moose Jaw, Sas.	80			
	Saskatoon, Sas.	68			
		674			
Pommes de terre	Isle-Verte, Qué.	18		Grand total	29
	New Denmark, N.B.	38			
			56		
Sucre	Montréal, Qué.	13	FER ET SES PRODUITS:		
	St-John, N.B.	43	Tracteurs, autos et pièces	Mégantic, Qué.	11
		56		Montréal, Qué.	16
					27
Mélasse	St-John, N.B.	3	Machinerie de mine et autre	Mégantic, Qué.	24
	Grand total	807		Montréal, Qué.	15
					Noranda, Qué.
ANIMAUX ET PRODUITS ANIMAUX:				St-Casimir, Qué.	12
Moutons	Montréal, Qué.	7		Sherbrooke, Qué.	25
				Blind River, Ont.	8
				London, Ont.	24
					118
			Grand total	145	

MARCHANDISES RECUES A SENNETERRE PAR LE CANADIEN NATIONAL EN 1940 (suite).

(Wagons complets, en tonnes).

Produits	Provenance	Quantités	Produits	Provenance	Quantités
<u>METALLOIDES ET LEURS PRODUITS:</u>			<u>DIVERS:</u>		
Ciment	Montréal, Qué.	40	Matériaux de cons- truction, n.a.é.	Montréal, Qué. Québec, Qué.	9 10 19
Charbon	Springhill, N.S. Etats-Unis	60 26 86	Epicerie, n.a.é.	Amos, Qué. Montréal, Qué. Québec, Qué.	5 105 24 134
Essence	Lévis, Qué. Montréal, Qué. Noranda, Qué.	60 269 34 363	Divers	Montréal, Qué.	30
Huile à chauffage et à moteurs	Montréal, Qué.	163	<u>Grand total</u>		183
Autres produits du pétrole	Montréal, Qué.	136	Total des marchandises reçues		2,059
<u>Grand total</u>		788			
<u>PRODUITS CHIMIQUES ET LEURS DERIVES:</u>					
Explosifs	Beloeil, Qué.	24			
Autres produits chimiques	Walkerville, Ont.	51			
<u>Grand total</u>		75			

Leur population réunie est de quelque 1,650 âmes selon les dernières "Statistiques municipales" publiées (1939). Dans la première municipalité, on compte 140 cultivateurs. La seconde est constituée par le village et c'est là que se trouvent les établissements commerciaux.

On en compte une trentaine de tous genres: commerces proprement dits, garages, boutiques, restaurants, hôtels, etc. Il s'y trouve une succursale de grossistes en épicerie. La Banque Canadienne Nationale y dirige une agence.

Jusqu'à la fin de 1937, Senneterre était un important point de distribution des marchandises destinées aux localités situées vers le sud où l'on était en train de monter des entreprises minières. Mais à partir de ce moment, le Canadien National commença à faire circuler ses trains jusqu'à Val d'Or, puis à la fin de 1938 jusqu'à Noranda. Senneterre perdit graduellement de ce fait une grande partie de son activité. C'est aujourd'hui une localité sans animation, où le commerce a beaucoup décliné. Cet endroit reste cependant un centre de distribution pour les postes de la Hudson's Bay Company dans la région. Cette entreprise y possède un magasin aussi bien pour la vente de marchandises aux gens de la localité et des environs que pour l'approvisionnement de ses postes de traite des fourrures, notamment au Grand Lac Victoria.

MOUVEMENTS DES MARCHANDISES

Arrivées.- Les marchandises reçues au wagon selon les tarifs établis (revenue freight) représentaient au total 2,059 tonnes (93 wagons) en 1940.

L'examen du tableau ci-avant ne nous apprend à peu près rien que nous ne sachions déjà grâce aux constatations faites à La Sarre et à Amos. La provenance de chacun des produits dans les diverses catégories est presque partout la même. On note toutefois que dans celle dite "Fer et ses produits", il s'agit souvent de déplacements de matériel plutôt que de véritables achats faits aux endroits de provenance indiqués.

Les 29 tonnes de bois venues de Noranda consistaient en pin de Colombie (B.C.Fir).

Les 30 tonnes apparaissant à l'article "Divers" sous la rubrique désignée du même nom consistaient en bouteilles vides.

Le partage entre les provenances générales "Province de Québec" et "Autres" des marchandises arrivées au wagon attribue 1,106 tonnes à la première et 953 tonnes à la seconde.

Quant aux petites consignations par wagons de marchandises, elles formaient pour l'année 1940 un total d'environ 1,250 tonnes. Ici encore, il s'agit évidemment des produits les plus divers mais nous n'en pouvons fournir le détail.

Nous ne possédons pas de statistiques sur les livraisons de marchandises par messageries. Elles forment assurément plusieurs centaines de tonnes. Quant au commerce par catalogues des grandes maisons de Toronto, on peut, selon les informations fournies, les estimer à un montant variant entre \$60,000 et \$75,000 par année.

Sorties.- En 1940, les sorties de marchandises au wagon formaient en tout 5,512 tonnes, comparativement à 4,933 tonnes en 1939 et à 3,864 en 1938.

La même constatation qu'ailleurs s'impose ici. C'est la forte proportion des expéditions de bois par rapport à l'ensemble du courant de sortie. Ainsi, en 1940, le bois à pâte et le bois d'oeuvre réunis constituaient 83 p.c. de tous les chargements partis de Senneterre. Le bois à pâte, dirigé surtout vers l'Ontario (notamment Cornwall), puis vers la province de Québec (surtout Grand'Mère, Shawinigan Falls et Crabtree), intervenait pour 21 p.c. dans les expéditions globales. La part du bois d'oeuvre, pour les trois quarts destiné à des localités de l'Ontario, était de 62 p.c.

On note une diminution considérable des chargements de bois à pâte. De fait, ceux de 1940 ne dépassaient guère 42 p.c. de ceux de chacune des deux années précédentes. Par contre, les chargements de bois d'oeuvre, sans doute largement en vue des besoins de la Défense nationale, sont passés de 261 tonnes en 1939 à 3,425 tonnes en 1940.

La paille et le foin intervenaient ensemble pour 33 tonnes dans le total des expéditions. Ces produits étaient destinés aux localités environnantes. On a aussi expédié 13 tonnes de fruits, 6 tonnes de bétail, 119 tonnes de produits divers. Les petites consignations formaient 736 tonnes.

VAL D'OR

Les dernières "Statistiques municipales" (1939) attribuent à la municipalité de ville de Val d'Or une population de 6,500 habitants. Elle en avait 5,000 en 1937. Elle se trouve à l'extrémité nord-est du canton Dubuisson, voisin du canton Bourlamaque.

A plusieurs reprises, nous avons entendu des gens affirmer que "Val d'Or a donné son coup". Cette ville a connu, disait-on, ses jours de grande affluence, et, à moins de découvertes minières très importantes dans le voisinage immédiat, elle est à peu près arrêtée dans sa croissance. On en est à la période de la survivance du plus fort, en d'autres termes de la stabilisation. De fait, on commence à y voir des maisons à vendre ou à louer, des commerces à vendre.

Distances des centres.

Par le Canadien National (Transcontinental et embranchement Semeterre-Noranda), Val d'Or est à 428 milles de Québec et à 464 milles de Montréal. Par North Bay et Swastika, Toronto en est éloigné de 518 milles, North Bay est à 291 milles.

Par le réseau routier, on a 355 milles de Montréal et 475 de Toronto.

Commerce et industrie.

On compte à Val d'Or quelque 150 établissements de commerce et service de toutes catégories. Il y existe plusieurs maisons de gros: épiceries, fruits et légumes, bonbons et tabacs, essence et huile, bois, articles de mines, vêtements et chaussures. On compte parmi elles des succursales de Cobalt (Ont.) d'Haileyburg (Ont.) d'Amos, de Montréal. Plusieurs grandes maisons, notamment de Montréal et de Toronto, y sont représentées par des agents locaux. Divers magasins de détail sont des succursales d'établissements d'Amos, La Tuque, Rouyn, Toronto. Enfin, la Canadian Bank of Commerce et la Banque Canadienne Nationale y ont chacune une succursale.

L'industrie à Val d'Or même ne comprend en réalité que peu de choses: quelques boulangeries et fabriques de boissons gazeuses, une couple d'imprimeries.

BOURLAMAQUE

La ville de Bourlamaque située presque à l'extrémité nord-ouest du canton du même nom, en bordure du canton Dubuisson, avait en 1939 une population de près de 1,600 habitants. Elle est desservie par la station de Val d'Or du Canadien National (un mille). Cette station dessert les mines Sigma, Lamaque, Siscoe et Valcourt.

On y trouve une quinzaine d'établissements de commerce et de service, dont une couple de maisons de gros (fruits et légumes, bois et autres matériaux de construction), toutes deux de l'Ontario. La Canadian Bank of Commerce et l'Imperial Bank of Canada y possèdent chacune une succursale.

ENTREPRISES MINIERES

Les cantons Dubuisson et Bourlamaque ont été l'objet d'une intense prospection minière. La liste des compagnies formées en vue de l'extraction de l'or dans ces deux cantons, liste publiée dans le dernier rapport annuel du Service des mines, contient quelque 60 noms.

Les mines Sigma, Lamaque et Siscoe ont produit à elles trois pour environ \$9,000,000 d'or en 1940. La Sigma intervenait dans le total pour à peu près la moitié. Depuis le début, sa production globale a atteint approximativement \$21,000,000. L'hiver dernier, ces trois entreprises employaient au total 1,750 hommes.

MOUVEMENTS DE MARCHANDISES

Il ne nous a pas été possible d'obtenir à Val d'Or des renseignements aussi détaillés qu'aux endroits précédents sur les arrivées de marchandises par chemin de fer. On nous a pris - d'ailleurs on nous l'a dit - pour un "espion du Pacifique" ! On avait hâte de nous voir filer....

Arrivées.- Nous avons procédé à un relevé des marchandises payantes reçues au wagon au cours des mois de mars, avril et décembre 1940. Nous le présentons sous forme de tableau.

MARCHANDISES RECUES PAR LE CANADIEN NATIONAL

A VAL D'OR

(en mars, avril et décembre 1940, wagons complets)

Produits	Provenance	Quantités (en tonnes).		
		P.Q.	Autres	Total
Grains et produits du grain	Montréal	51		
	Fort William, Ont.		130	
	Keewatin, Ont.		25	
	Moose Jaw, Sask.		53	
	Saskatoon, Sask.		76	
	St-Boniface, Man.		176	511
Fèves	Hensall, Ont.		18	18
Fruits et légumes	Montréal	219		
	Vernon, Col. Br.		38	
	Blenheim, Ont.		19	
	Goodwood, Ont.		33	
	Toronto, Ont.		101	410
Pommes de terre	Centreville, N.B.		19	
	Côté, N.B.		19	
	Coldwell, N.B.		19	
	Grand Falls, N.B.		77	
	Lindsay, N.B.		19	
	New Denmark, N.B.		76	
	Woodstock, N.B.		57	286
Sucre et mélasse	Saint-Jean, N.B.		109	109
Lait condensé	La Pérade,	13		
	Malartic,	5		
	Montréal,	13		
	Sherbrooke,	24		
	Aylmer, Ont.		26	
	Chesterville, Ont.		12	
	Ingersoll, Ont.		25	
	Toronto, Ont.		30	148
Bière	Montréal	343		
	London, Ont.		101	
	Toronto, Ont.		87	531
Boissons fortes et vins	Québec,	57		57
Conserves	Brantford, Ont.		33	
	Burlington, Ont.		18	
	Chatham, Ont.		12	
	Port Dalhousie, Ont.		27	
	Toronto, Ont.		15	
	Wellington, Ont.		17	122
Epiceries	Montréal,	46		
	Québec,	15		
	Port Crédit, Ont.		17	
	Toronto, Ont.		18	96

(Suite) Produits	Provenance	Quantités (en tonnes).		
		P.Q.	Autres	Total
Viandes et provisions	Montréal, Winnipeg, Man.	133	81	214
Sol	Sarnia, Ont.		21	21
Savon	Hamilton, Ont. Toronto, Ont.		12 31	43
Porcs habillés	Hébertville, P.Q.	16		16
Plâtre	Hagersville, Ont.		27	27
Chaux	Joliette, P.Q.	304		304
Papier à toiture	Montréal,	35		35
Plasterboard	Montréal, Hagersville, Ont.	33	21	54
Ciment	Montréal, Ottawa, Ont.	55	95	150
Brique	Laprairie,	55		55
Bois de plancher	Orillia, Ont.		21	21
Bois de pin blanc	New Liskeard, Ont.		23	23
Bois de mine (pin de colombie)	South Westminster, Col. Br.		123	123
Bois de pin sec	North Bay, Ont.		15	15
Bois d'épinette ouvré	La Sarre,	76		76
Explosifs	Beloeil,	503		
Charbon	Montréal Goodwin, Ont. North Bay, Ont. Prescott, Ont. Little Bras d'Or, N.E. Midland, N.E. Springhill Jct., N.E. Pennsylvanie, E.U.	941	75 53 144 576 151 1,064 88	3,092
Huiles à brûler	Montréal, Perry Sound, Ont.	203	34	237
Huiles à moteur	Toronto, Ont.		202	202
Essence	Montréal,	633		633
Huiles de graissage	Montréal, Sarnia, Ont.	14	18	32
Autres produits du pétrole	Sarnia, Ont. Toronto, Ont.		21 20	41
Tôle galvanisée	Hamilton, Ont.		19	19
Plaques et tôles d'acier	Montréal,	91		91
Barres d'acier	Montréal, Soo, Ont. Steelton, Ont. Welland, Ont. Saint-Jean, N.B.	20	51 51 62 22	206
Boulets broyeurs	Hamilton, Ont.		101	101

(Suite) Produits	Provenance	Quantités (en tonnes).		
		P.Q.	Autres	Total
Rails d'acier	Steelton, Ont.		77	77
Chaînes	Niagara Falls, Ont.		16	16
Clous	Toronto, Ont.		18	18
Rivets et rondelles	Steelton, Ont.		5	5
Saumons (blooms)	Kirkland, Lake, Ont.		46	46
Fonto	Saint-Laurent,	6		6
Pièces de concessionnaires	Dominion, P.Q.	5		
	Montréal,	5		
	Orillia, Ont.		20	30
Automobiles	Windsor, Ont.		5	5
Moteurs et pièces	Dominion,	28		28
Générateurs et pièces	Dominion,	7		7
Machinerie de mines	Dominion,	30		30
Foreuse à diamant et pièces	Amos,	5		5
Autres machines et pièces	Orillia, Ont.		8	8
Cyanuro	Niagara Falls, Ont.		119	119
Acide chlorydrique	Hamilton, Ont.		12	12
Ferromnerie	Montréal,	6		6
Ferromnerie, viandes et conserves	Montréal,	60		60
Tuyauterie	Montréal,	37		
	Welland, Ont.		87	124
Cordage métallique	Dominion	15		15
	T O T A L :	4,120	5,190	9,310

On a donc reçu au cours de ces trois mois quelque 9,300 tonnes de marchandises. Si on attribue à la province de Québec les 95 tonnes de ciment indiquées au tableau comme provenant d'Ottawa, mais qui en réalité ont été fabriquées à Hull, on constate que les consignations sont venues dans la proportion de 45 p.c. de divers endroits de la province de Québec, par rapport à 55 p.c. pour les autres provenances.

Ce relevé ne nous autorise évidemment pas à conclure que nous aurions des pourcentages sensiblement égaux pour les deux provenances générales que nous venons d'indiquer si notre tableau portait sur les douze mois de l'année 1940. D'après des renseignements que nous ont fournis divers informateurs, nous avons cependant lieu de croire que la situation d'ensemble n'en serait guère différente. Nous avons pareillement raison de penser que l'estimation du volume du courant d'arrivée des marchandises par chemin de fer, au wagon, peut s'estimer à une quarantaine de mille tonnes par année, d'après la moyenne des trois mois pour lesquels nous avons fourni la statistique. Pour le supposer, nous nous fondons sur le fait que les opérations minières vont maintenant à un rythme régulier, que la population et le commerce ont déjà acquis un certain degré de stabilité.

Un tableau dont on nous a permis de prendre connaissance et de noter quelques chiffres nous fournit sur les arrivées des données complémentaires pour certains produits: viandes, fruits et légumes, bière, sucre. A l'article viandes, on a groupé tous les produits que vendent généralement les grandes salaisons ou "Packing houses": viandes de toute sorte, beurre, oeufs, fromage, saindoux, etc.

Les entrées se totaliseraient par quelque 1,250 tonnes pour dix mois. Elles auraient été de 2,400 tonnes pour la bière, de 325 tonnes pour le sucre, de 2,600 tonnes pour les fruits et légumes (y compris les pommes de terre).

En ce qui concerne le charbon, outre les provenances indiquées au tableau, il en vient, nous a-t-on dit, une quinzaine de wagons par année de Cammore et de Drumheller (Alta.). On en recevrait en tout environ 175 wagons par année, surtout pour les besoins des entreprises minières.

Les produits du pétrole (essence et tous autres) formeraient au total une centaine de wagons par année, généralement en provenance de Montréal.

Quant aux grains et leurs produits, on en recevrait une cinquantaine de wagons par année.

Les pommes de terre viennent presque en totalité du Nouveau-Brunswick et il en arriverait à Val d'Or une soixantaine de wagons par année.

On reçoit de temps en temps un wagon de bois de mines en provenance de la Colombie britannique.

Les fruits et légumes (pommes de terre mises à part) constituent des arrivages considérables. L'Ontario, au début, monopolisait à peu près le commerce de ces produits. Aujourd'hui, nous a-t-on affirmé, bien que l'Ontario en ait encore la plus large part, les fournisseurs de la province de Québec ont gagné pas mal de terrain depuis une couple d'années. A l'article "Fruits et légumes" de notre tableau, se trouvent deux wagons de pommes reçus de Vernon, Colombie britannique (tarif: \$1.25 le cent livres). Un grossiste nous a déclaré qu'il peut les vendre meilleur marché que ne lui coûteraient celles de la province de Québec. Aussi, chez les marchands on n'en voit guère d'autres que celles de la Colombie. Cela n'est pas particulier à la région, puisque à Montréal même, tout le long de l'hiver on ne peut se procurer que celles-là.

Une entreprise d'expédition en commun de petites consignations de marchandises (pool cars) en a fait transporter en 7 mois 230 tonnes vers Val d'Or; d'autre part, sans cet intermédiaire, le Canadien National en a reçu environ 2,900 tonnes pendant la même période. Pour l'année, les entrées par petites quantités, par wagons de marchandises, auraient donc atteint au total plus de 5,000 tonnes.

Nous n'avons pu obtenir de renseignements sur les arrivées par messageries.

Quant au camionnage, il est très actif. L'entretien des routes permet le transport des marchandises durant tout l'hiver, sauf quelques interruptions passagères au cours ou à la suite de tempêtes de neige. Des grossistes de Rouyn et de Noranda font des livraisons à Val d'Or pendant toute l'année. Diverses entreprises de camionnage effectuent du transport directement de localités distributrices de l'Ontario dans la belle saison. Pendant les quatre mois où il a été possible de circuler sur la route reliant Val d'Or à Montréal par Mont-Laurier, le volume des marchandises transportées a été considérable. Nous n'avons toutefois pu nous procurer sur celui-ci que des indications générales, et les chiffres qu'on nous a fournis sont souvent sujets à caution. Les camionneurs sont aussi nombreux que discrets....

Sorties.— Les expéditions de marchandises de la station de Val d'Or en 1940 ont atteint 6,150 tonnes (wagons, petites consignations).

Ici comme partout ailleurs où nous avons été, on constate la forte proportion des expéditions de bois par rapport au total. Elle s'établit à 59 p.c., soit plus de 35 p.c. pour le bois à pâte et près de 24 p.c. pour le bois d'oeuvre.

Les expéditions de bois à pâte sont passées de 60 tonnes en 1938 à 390 en 1939 et à 2,171 en 1940. Elles ont surtout été dirigées vers Shawinigan Falls, Crabtree, Cornwall, et, d'une façon générale, dans la proportion des trois quarts vers des localités de la province de Québec.

Quant au bois d'oeuvre, les expéditions, de 939 tonnes qu'elles étaient en 1938, sont tombées à 128 tonnes en 1939, pour remonter à 1,459 en 1940, grâce en partie aux commandes en vue des besoins de la Défense nationale. Pour les trois quarts, ce bois a été dirigé vers les localités de l'Ontario, en particulier Toronto, Trenton, Walkerville. Dans les limites de la province, des chargements ont été acheminés notamment vers Saint-Paul l'Ermitte.

Les bouteilles vides sont intervenues pour 1,430 tonnes, soit plus de 23 p.c. dans le total des expéditions. La chose n'a rien qui doive surprendre puisqu'il est arrivé à Val d'Or une quinzaine de wagons de bière par mois, en moyenne, en 1940.

Ces trois articles (bois à pâte, bois d'oeuvre, bouteilles vides) ont formé plus de 82 p.c. du chiffre global des expéditions.

Les déchets de fer expédiés (315 tonnes) ont été principalement à destination de Hamilton, de Noranda (Wabi Iron Works) et de Montréal.

Les chargements de 1940 comportaient en outre 55 tonnes de farine et autres produits du grain redistribués dans la région par les grossistes; une cinquantaine de tonnes de machinerie non agricole (pour voirie, mines, exploitation forestière); une cinquantaine de tonnes de bidons vides et quelque 25 tonnes de divers autres articles. Les petites consignations ont dépassé un peu 575 tonnes.

M A L A R T I C

La ville de Malartic est située sur le parcours de l'embranchement Senneterre-Noranda du Canadien National. Elle se trouve à 17 milles à l'ouest de Val d'Or et à 47 milles de Noranda par chemin de fer.

De Montréal à Malartic par le Transcontinental, il y a 481 milles. Québec en est éloigné de 445 milles.

De Toronto à Malartic par North Bay et Rouyn-Noranda, il y a une distance de 500 milles. North Bay est à 273 milles.

Cette localité se trouve au centre de la région minière que traverse l'embranchement du C.N. On y compte plusieurs entreprises en plein rapport: East Malartic, Canadian Malartic, Sladen Malartic, Malartic Goldfields. Leur production globale en 1940 a atteint environ \$7,750,000. Plusieurs autres, notamment la National Malartic, exécutent des travaux de sondage, de prospection ou de construction de moulin.

La vie économique de Malartic repose en fait sur l'industrie minière. L'exploitation forestière dans le voisinage apporte une importante contribution, notamment cette année.

On compte à Malartic une soixantaine d'établissements de commerce et de service de toutes sortes, parmi lesquels se trouvent trois maisons de gros: épiceries, tabacs, huile et essence. Les banques suivantes y ont chacune une succursale: Bank of Toronto, Canadian Bank of Commerce et Banque Canadienne Nationale.

MOUVEMENTS DE MARCHANDISES

Entrées. - Le tableau que nous donnons ci-après des entrées, au wagon, de marchandises payantes à la station de Malartic révèle qu'on en a reçu plus de 12,500 tonnes en 1940.

Le groupe "Métalloïdes et leurs produits" et le groupe "Fer et ses produits" sont de beaucoup les plus importants. Le total est sensiblement le même pour chacun. A eux deux, ils constituent près des deux tiers des chargements reçus. Il s'agit évidemment de produits destinés surtout aux entreprises minières, ainsi que ceux que réunit le troisième groupe par ordre d'importance, celui des Produits chimiques et leurs dérivés. Ce dernier formait environ 13 p.c. de la totalité des entrées de marchandises. Celle-ci se partageait de la façon suivante: 45 p.c. en provenance de localités de la province de Québec, 55 p.c. pour les autres provenances.

On note que plus de la moitié du bois livré à Malartic par wagons de marchandises consistait en pin de Colombie consigné directement de diverses stations de chemin de fer de cette province et destiné principalement aux mines.

A remarquer aussi que les 495 tonnes de ciment attribuées à Ottawa, parce que le transport en a été facturé là, venaient selon toute vraisemblance de la fabrique de Hull, par conséquent de la province de Québec.

MARCHANDISES RECUES A MALARTIC PAR LE CANADIEN NATIONAL EN 1940

(Wagons complets, en tonnes).

Produits	Provenance	Quantités	Produits	Provenance	Quantités
PRODUITS AGRICOLES ET SUBSTANCES VEGETALES:			Lait condensé (suite)		
Avoine	Fort-William, Ont.	25		Toronto, Ont.	12
Farine	Noranda, Qué.	12		St. Thomas, Ont.	12
	Winnipeg, Man.	57			142
	Moose Jaw, Sas.	28		Grand total	142
		97			
Grains et leurs produits, n.a.é.	Fort-William, Ont.	126	BOIS ET PRODUITS DU BOIS:		
	Keewatin, Ont.	26	Bois d'oeuvre, de charpente et autres produits forestiers	Davangus, Qué.	20
	Moose Jaw, Sas.	43		La Sarre, Qué.	236
	Saskatoon, Sas.	139		Noranda, Qué.	34
		334		Caché Bay, Ont.	19
Pommes de terre	Montréal, Qué.	15		Kearney, Ont.	34
	Côté, N.B.	21		Orillia, Ont.	20
	New Denmark, N.B.	113		Powassan, Ont.	18
	Plaster Rock, N.B.	19		St. Catherines, Ont.	5
	Woodstock, N.B.	19		Trout Creek, Ont.	50
	North Wiltshire, P.E.I.	23		Wingham, Ont.	13
		210		Galloway, B.C.	26
Sucré	St. John, N.B.	116		Lumby, B.C.	24
Mélasse	St. John, N.B.	8		New Westminster, B.C.	28
Bière	Montréal, Qué.	18		North Westminster, B.C.	128
	London, Ont.	19		Port Mann, B.C.	29
		37		South Westminster, B.C.	229
	Grand total	827		Vancouver, B.C.	72
ANIMAUX ET PRODUITS ANIMAUX:			Nashua, E.U.	4	
Lait condensé	Montréal, Qué.	37		989	
	Aylmer, Ont.	37		Grand total	989
	Ingersoll, Ont.	30			
	Ottawa, Ont.	14			

MARCHANDISES RECUES A MALARTIC PAR LE CANADIEN NATIONAL EN 1940 (suite).

(Wagons complets, en tonnes).

Produits	Provenance	Quantités	Produits	Provenance	Quantités
<u>FER ET SES PRODUITS:</u>			<u>Produits en fer et en acier, n.a.é.</u>		
Tuyauterie	Montréal, Qué.	60	Joliette, Qué.		6
	Cobalt, Ont.	21	Montréal, Qué.		547
	Oshawa, Ont.	12	Sorel, Qué.		18
	Welland, Ont.	261	St-Jérôme, Qué.		20
	Chicago, E.U.	15	Cobalt, Ont.		9
		369	Hamilton, Ont.		90
Boulets broyeurs	Montréal, Qué.	22	Kirkland Lake, Ont.		10
	Orillia, Ont.	848	Leaside, Ont.		66
	Ottawa, Ont.	177	New Liskeard, Ont.		16
	Steelton, Ont.	40	Orillia, Ont.		78
		1,087	Ottawa, Ont.		22
Acier à charpente	Leaside, Ont.	160	Port Colborne, Ont.		30
	Orillia, Ont.	27	Steelton, Ont.		466
		187	Toronto, Ont.		51
Tracteurs, autos et pièces	Oshawa, Ont.	52	Welland, Ont.		101
	St. Catherines, Ont.	7			1,530
		59			
Machinerie de mine et autre	Montréal, Qué.	504			
	St-Anselme, Qué.	4			
	Guelph, Ont.	19			
	Hamilton, Ont.	49			
	New Liskeard, Ont.	27			
	Orillia, Ont.	244			
	St. Catherines, Ont.	17			
	Steelton, Ont.	22			
	Chicago, E.U.	32			
	Georgie, E.U.	18			
	Milwaukee, E.U.	12			
	Peoria, E.U.	6			
		954			
			<u>METALLOIDES ET LEURS PRODUITS:</u>		
			Brique	Laprairie, Qué.	125
				Cooksville, Ont.	61
					186
			Ciment	Montréal, Qué.	801
				Ottawa, Ont.	495
					1,296
			Tuile	Delson, Qué.	25
				Toronto, Ont.	48
			<u>Tuyaux d'égout</u>		

27

MARCHANDISES RECUES A MALARTIC PAR LE CANADIEN NATIONAL EN 1940 (suite).

(Wagons complets, en tonnes).

Produits	Provenance	Quantités	Produits	Provenance	Quantités
<u>METALLOIDES ET LEURS PRODUITS (suite)</u>			Matériaux de cons- truction, n.a.é. (suite).	Pont-Rouge, Qué..... Hagersville, Ont..... Ingersoll, Ont..... Toronto, Ont.....	18 67 21 30 364
Laine minérale et coton minéral	Caledonia, Ont..... Toronto, Ont.....	20 71 91			
Charbon	Montréal, Qué..... Taschereau, Qué..... Britannia, Ont..... Little Bras d'Or, N.S..... Springhill, N.S..... Etats-Unis.....	347 33 39 64 274 94 851	Meubles, effets de ménage et de colons	Burlington, Ont.....	12
			Conserves	Dunville, Ont.....	22
			Packing House Products	Winnipeg, Man.....	5
Essence	Montréal, Qué.....	694	Epicerie, n.a.é.	Montréal, Qué.....	120
Huile à chauffage et à moteurs	Montréal, Qué.....	828		Grand total.....	523
Autres produits du pétrole	Petrolia, Ont.....	227			
	Grand total.....	4,246			
<u>PRODUITS CHIMIQUES ET LEURS DERIVES:</u>					
Explosifs	Beloeil, Qué.....	942			
Savon	Toronto, Ont.....	28			
Autres produits chimi- ques	Montréal, Qué..... Hamilton, Ont..... Niagara, Ont..... Walkerville, Ont.....	41 86 437 102 666			
	Grand total.....	1,636			
<u>DIVERS:</u>					
Matériaux de construc- tion, n.a.é.	Montréal, Qué.....	228			

Sorties.- Elles se sont chiffrées en 1940 par 2,150 tonnes. Ici encore, le bois a été le principal article: il formait en effet près de 70 p.c. des expéditions globales.

Le bois à pâte n'a figuré aux chargements que pour 30 tonnes, à destination de localités de la province.

Par contre, le bois d'oeuvre s'y est inscrit pour 1,455 tonnes, comparativement à 800 l'année précédente. On a surtout expédié ce bois vers Shawinigan Falls, Trenton et Oshawa.

Les déchets de fer (168 tonnes) ont été acheminés principalement vers Hamilton et Noranda.

On a expédié en outre 135 tonnes de machinerie autre que pour fins agricoles et 111 tonnes de produits divers.

Les petites consignations ont formé au total 250 tonnes

CADILLAC

La ville de Cadillac se trouve sur le parcours de l'embranchement Senneterre-Noranda du Canadien National, au coeur même de la région des mines.

Par la voie ferrée, cette localité se trouve à 31 milles à l'ouest de Val d'Or et à 34 milles à l'est de Noranda.

De Québec à Cadillac par le Transcontinental, la distance est de 458 milles; de Montréal, elle est de 495 milles.

Par Rouyn-Noranda, Swastika et North Bay, Cadillac est à 489 milles de Toronto. North Bay en est à 261 milles.

Cadillac est une localité dont la vie économique repose entièrement sur l'industrie minière et, mais dans une bien moindre mesure, sur l'exploitation forestière. Sa population est d'environ 2,500 âmes. On y trouve les mines suivantes en pleine production: Central Cadillac, Wood Cadillac, Lapa Cadillac, O'Brien et Pandora. Leur production globale en 1940 s'est élevée à environ \$4,500,000. Plusieurs autres entreprises effectuent des travaux.

On compte à Cadillac une cinquantaine d'établissements de commerce et de service de toutes catégories. Un grossiste en épiceries (succursale d'Amos) y possède un établissement et les banques suivantes y ont chacune une succursale: Canadian Bank of Commerce, Bank of Montreal et Banque Canadienne Nationale.

MOUVEMENTS DE MARCHANDISES

Arrivées.- Les arrivées de marchandises au wagon ont atteint en 1940 quelque 36,800 tonnes, ainsi que l'indique en détail le tableau ci-après.

Si l'on y trouve tous les produits déjà relevés ailleurs et qui font l'objet du commerce courant, il faut bien remarquer que les arrivées de marchandises à Cadillac ont été en 1940 beaucoup plus considérables que ne le requerraient les besoins des mines, du commerce et de la population qui y vit. En effet, la construction commencée en 1939 d'un vaste barrage et d'une centrale électrique dans le canton Landanet (Témiscamingue), aux rapides no 7 de la rivière Ottawa, à une quarantaine de milles au sud de la ville, a nécessité une énorme quantité de matériel de toutes sortes: provisions de bouche, fer et acier, ciment, charbon, pétrole, bois, machines, matériel de pylônes, etc., aussi bien en vue des travaux eux-mêmes que pour l'alimentation et le logement de quelque 7 ou 800 ouvriers. La route de pénétration vers l'endroit où le barrage est établi part de Cadillac même, et c'est par elle que tous les produits ont été acheminés à destination. Il ne nous paraît pas exagéré d'affirmer que bien au-delà des deux tiers des chargements reçus au wagon à Cadillac en 1940 avaient été commandés par la compagnie Dufresne Engineering qui exécute les travaux.

Ces travaux et les mines activement en exploitation expliquent donc, dans le tableau des entrées de marchandises, la prédominance très nette de deux catégories de produits. Celle qui est désignée sous l'appellation "Métalloi-

MARCHANDISES RECUES A CADILLAC PAR LE CANADIEN NATIONAL EN 1940

(Wagons complets, en tonnes).

Produits	Provenance	Quantités	Produits	Provenance	Quantités
<u>PRODUITS AGRICOLES ET SUBSTANCES VEGETALES:</u>			<u>ANIMAUX ET PRODUITS ANIMAUX:</u>		
Avoine	Val d'Or, Qué.....	55	Chevaux	Montréal, Qué.....	11
	Fort-William, Ont.....	50		Kipling, Sas.....	13
		105			24
Farine	Montréal, Qué.....	53	Porcs	Toronto, Ont.....	20
	Keewatin, Ont.....	26	Viande de boeuf	Montréal, Qué.....	32
	Toronto, Ont.....	20		Toronto, Ont.....	40
	Moose Jaw, Sas.....	38		Winnipeg, Man.....	15
		137			87
Grains et leurs pro-	Fort-William, Ont.....	25	Beurre et fromage	Québec, Qué.....	12
duits, n.a.é.	Moose Jaw, Sas.....	27			
	Saskatoon, Sas.....	102	Lait condensé	Malartic, Qué.....	5
		154		Noranda, Qué.....	4
Foin	Macamic, Qué.....	14		Aylmer, Ont.....	33
	Amos, Qué.....	12		Ingersoll, Ont.....	12
	La Sarre, Qué.....	24			54
		50	Poisson	Montréal, Qué.....	9
Pommes	Montréal, Qué.....	14			
Pommes de terre	Montréal, Qué.....	48		Grand total.....	206
	Grand Falls, N.B.....	42			
	New Denmark, N.B.....	57			
	Woodstock, N.B.....	18			
	Charlottetown, P.E.I.....	20			
		185			
Fruits et légumes	Montréal, Qué.....	79			
frais					
Sucre	St. John, N.B.....	48			
Mélasse	St. John, N.B.....	1			
	Grand total.....	773			

MARCHANDISES RECUES A CADILLAC PAR LE CANADIEN NATIONAL EN 1940 (suite).

(Wagons complets, en tonnes).

Produits	Provenance	Quantités	Produits	Provenance	Quantités
<u>BOIS ET PRODUITS DU BOIS:</u>			Machinerie de mine et autre	Dorval, Qué.....	12
Bois d'oeuvre, de char- pente et autres produits forestiers	Bolger, Qué.....	20		Longueuil, Qué.....	15
	Montréal, Qué.....	212		Malartic, Qué.....	39
	Noranda, Qué.....	116		Montréal, Qué.....	248
	Sorel, Qué.....	255		Brantford, Ont.....	12
	New Liskeard, Ont.....	4		Orillia, Ont.....	16
	Port Alberni, B.C.....	93		Ottawa, Ont.....	10
	Youbou, B.C.....	185		Toronto, Ont.....	17
		885		Walkerville, Ont.....	20
					389
	<u>Grand total</u>	885	Produits en fer et en acier, n.a.é.	Garneau, Qué.....	15
<u>FER ET SES PRODUITS:</u>				Montréal, Qué.....	2,761
Tuyauterie	Garneau, Qué.....	27		Sorel, Qué.....	8
	Montréal, Qué.....	96		Leaside, Ont.....	7
	St-Hyacinthe, Qué.....	5		New Liskeard, Ont.....	2
	Trois-Rivières, Qué.....	21		Orillia, Ont.....	17
	Welland, Ont.....	52		Scarboro, Ont.....	6
		201		Steelton, Ont.....	44
Boulets broyeurs	Rouyn, Qué.....	40		Toronto, Ont.....	5
	Merritton, Ont.....	40		Welland, Ont.....	14
	Ottawa, Ont.....	78		Blackrock, N.S.....	33
	St.Catherine, Ont.....	20			2,912
		178		<u>Grand total</u>	5,607
Acier à charpente	Montréal, Qué.....	530			
Matériel de pylônes	Walkerville, Ont.....	1,383			
Tracteurs, autos et pièces	Springfield, E.U.....	14			

MARCHANDISES RECUES A CADILLAC PAR LE CANADIEN NATIONAL EN 1940 (suite).

(Wagons complets, en tonnes).

Produits	Provenance	Quantités	Produits	Provenance	Quantités
<u>METALLOIDES ET LEURS PRODUITS:</u>					
Chaux et plâtre	Joliette, Qué.	340	Autres produits du pétrole	Montréal, Qué.	92
	Shawinigan, Qué.	51		Toronto, Ont.	20
	Beachville, Ont.	52			112
		443		<u>Grand total</u>	28,275
Ciment	Montréal, Qué.	15,898	<u>PRODUITS CHIMIQUES ET LEURS DERIVES:</u>		
	Brantford, Ont.	9	Explosifs	Beloeil, Qué.	511
	Ottawa, Ont.	4,268	Autres produits chimiques	Niagara, Ont.	84
	St-Marys, Ont.	20		Toronto, Ont.	3
		20,195		Walkerville, Ont.	51
Tuile	Pointe-Claire, Qué.	26			138
Tuyaux d'égout	Montréal, Qué.	19		<u>Grand total</u>	649
	St-Jean, Qué.	111	<u>DIVERS:</u>		
		130	Matériaux de construction, n.a.é.	Montréal, Qué.	165
Isolateurs en porcelaine	Hamilton, Ont.	93	Packing House Products	Montréal, Qué.	21
	Niagara, Ont.	43		Québec, Qué.	57
		136			78
Charbon	Montréal, Qué.	2,272	Epicerie, n.a.é.	Montréal, Qué.	372
	Britannia, Ont.	43		Québec, Qué.	29
	Prescott, Ont.	39			401
	Chipman, N.B.	31			
	Midland, N.B.	1,344			
	Little Bras d'Or, N.S.	1,216			
	Springhill, N.S.	79			
	Etats-Unis	375			
		5,399			
Essence	Montréal, Qué.	896			
Huile à chauffage et à moteurs	Montréal, Qué.	938			

des et leurs produits" intervient à elle seule pour 28,275 tonnes, soit près de 75 p. c. de la totalité des chargements reçus. Parmi les articles réunis dans ce groupe, le ciment comprend 20,195 tonnes, soit 70 p.c. du groupe et 54 p.c. de tous les chargements reçus. Le charbon intervient pour 5,400 tonnes. Les arrivages réunis de ces deux produits formaient 70 p.c. des arrivages globaux.

La catégorie "Fer et ses produits" arrive au deuxième rang. Elle rassemble 5,607 tonnes de marchandises, soit 15 p.c. de la totalité des entrées. Les articles en fer et en acier en provenance de Montréal et le matériel de pylônes expédié de Walkerville (respectivement 2,761 et 1,383 tonnes, soit 4,144 tonnes) forment près des trois quarts de la quantité totale réunie dans cette catégorie.

Les deux groupes "Fer et ses produits" et "Métalloïdes et leurs produits" constituent les 9/10ièmes de tous les chargements reçus en 1940.

Le partage entre les provenances générales "Province de Québec" et "Autres" nous donne pour la première 70 p.c. de la totalité des arrivages et 30 p.c. pour la seconde. L'Ontario a fourni 60 p.c. des quantités groupées sous "Autres" provenances.

Dans le groupe "Bois et produits du bois" (885 tonnes), on note des importations de 278 tonnes de pin de deux localités de la Colombie britannique. En réalité, le pin de Colombie constitue une bien plus forte proportion que celle des arrivages de bois. Les 212 tonnes attribuées à Montréal et les 255 tonnes venues de Sorel sont formées surtout de pin de Colombie. En outre, il s'en trouve une bonne part dans les 116 tonnes reçues de Noranda. Ce bois était surtout destiné aux mines.

Sorties. - Les expéditions par wagons de marchandises de la station de Cadillac se résument à peu de chose en 1940: 942 tonnes au wagon et 153 tonnes par petites consignations, soit au total 1,059 tonnes, comparativement à moins encore en 1939 (941 tonnes).

L'article "Machinerie autre que machinerie agricole" formait 623 tonnes. Les "Autres produits miniers" intervenaient pour 166 tonnes, le bois d'oeuvre pour 63 tonnes, les déchets de fer pour 70 tonnes à destination notamment de Noranda (Wabi Iron Works). On a expédié aussi 14 tonnes de bestiaux.

Les chargements de bois n'ont donc pas été bien importants en 1940. Ils le seront vraisemblablement beaucoup plus cette année puisqu'on prévoit une coupe de 7 à 8 millions de pieds.

ROUYN - NORANDA

Nous traiterons à la fois ici des deux villes de Rouyn et Noranda: elles sont pour ainsi dire accolées l'une à l'autre et leur vie économique est très intimement liée.

Selon les dernières "Statistiques municipales" (1939) elles avaient respectivement cette année-là une population de 6,000 et de 8,000 habitants. Elles constituent donc l'agglomération la plus considérable des comtés d'Abitibi et de Témiscamingue: Grâce à la présence de la mine Noranda, d'emblée la plus vaste entreprise minière de la province, grâce aussi à l'exploitation dans les limites mêmes de ces deux villes ou dans le voisinage immédiat d'autres mines en pleine production, c'est aussi le centre industriel et commercial de ces deux comtés.

Moyens de communication.

Le réseau de communication qui dessert ces deux villes explique et conditionne à la fois en partie leur importance actuelle.

Chemins de fer. - D'une part, Rouyn-Noranda est le terminus de l'embranchement du Canadien National venant de Senneterre et terminé à la fin de l'année 1938. C'est aussi l'aboutissement de l'embranchement terminé à la fin de 1927 et qui, par Taschereau sur le Transcontinental, mit ces deux villes en relation avec Montréal. D'autre part, vers la fin de 1926, malgré l'opposition de la province de Québec et grâce à une décision du Conseil privé, le Nipissing Central Railway construisit son réseau de Swastika (Ont.) jusqu'à Noranda et Rouyn. Filiale du Témiskaming et Northern Ontario Railway, lui-même propriété de l'Etat Ontarien, il possède une gare à Noranda et une à Rouyn. (Soit dit en passant, il suffit d'adresser la parole en français dans ces trains ou à ces gares de Noranda et de Rouyn pour faire ri-

re de soi). Par Swastika et North Bay, Noranda et Rouyn sont en relation avec Toronto et autres grandes villes du sud de l'Ontario.

Les distances par voie ferrée de Rouyn et Noranda favorisent Toronto. En effet, de cette ville via North Bay et Swastika la distance est de 453 milles par le Canadien National (mais de 551 milles par le Pacifique Canadien). De Québec à Noranda via Senneterre on a 493 milles et 507 milles par Taschereau. De son côté, Montréal est à 529 milles de Noranda via Senneterre et à 543 milles via Taschereau. Par le Canadien National, Toronto a donc un avantage de 40 milles sur Québec et de 76 milles sur Montréal, par le trajet le plus court.

On ne saurait oublier une autre considération: c'est qu'on a fait de North Bay un centre de distribution avec taux très bas dans toutes les directions. Or, North Bay n'est qu'à 226 milles de Noranda-Rouyn par le Témiskaming & Northern Ontario et le Nipissing Central. D'autres points de distribution de l'Ontario ne sont pas bien éloignés non plus: Kirkland Lake (54 milles), Timmins (153 milles), New Liskeard (112 milles), Cobalt (122 milles).

Réseau routier.- Par le réseau routier, Montréal est à 421 milles de Rouyn-Noranda via Val d'Or. Québec est à près de 600 milles.

De Toronto à Noranda-Rouyn et New Liskeard, la distance est de 410 milles. North Bay est à 181 milles.

Commerce.- Au recensement de 1931, Rouyn avait une population de 3,225 âmes, et Noranda 2,246. A ce moment-là, disons pour mémoire que Rouyn comptait 62 magasins de détail, dont les ventes avaient atteint plus de \$1,225,000. en 1930. Noranda en possédait 35, qui avaient fait en 1930 pour plus de \$750,000. de ventes nettes. La première comptait en outre 31 établissements de service, dont les recettes en 1930 avaient dépassé \$99,000. La seconde en possédait 7, et en 1930 leurs recettes réunies avaient été un peu supérieures à \$42,000. Pour ces villes, le rapport du recensement ne nous fournit malheureusement pas de données quant au commerce de gros.

Depuis 1931, la population de Rouyn et de Noranda s'est multipliée par environ $2\frac{1}{2}$ et le commerce s'est développé en conséquence.

Le recueil de Dun & Bradstreet contient quelque 175 noms d'exploitants de tous genres d'établissements de commerce et de service dans la ville de Rouyn. Là-dessus, on compte une quinzaine de commerces de gros (épiceries, fruits et légumes, farine et engrais, bonbons et tabacs, papeterie, bois, accessoires d'autos).

A Noranda, la liste de Dun & Bradstreet comprend quelque 75 noms, dont une dizaine sont ceux de maisons de gros: quincaillerie, outillage de mines, bois, charbon, essence et huile, épiceries, fruits et légumes, bonbons et tabacs.

Industrie.- Comme industries à Rouyn on note principalement une fonderie, deux scieries, un atelier de machinerie, une fabrique de portes et châssis, une briqueterie, trois imprimeries, une fabrique de crème glacée, deux fabriques de boissons gazeuses.

A Noranda, la Noranda Mines Limited (siège social à Toronto) domine, si on peut dire, de la hauteur de ses cheminées toutes les autres entreprises. Il n'y a à la comparer à aucune autre, tellement elle les dépasse toutes. L'hiver dernier, par exemple, elle employait à elle seule quelque 1,800 hommes et la feuille de paie comportait un déboursé d'environ \$200,000. par mois. La valeur de sa production en 1940 a dépassé \$21,000,000.

Les autres industries comprennent une fonderie, un atelier de machinerie, une entreprise de constructions minières.

Succursales.

Le relevé des succursales d'entreprises industrielles et commerciales ne laisse pas d'être une indication utile sur l'orientation des courants de marchandises. A Noranda et à Rouyn, on compte au total quelque vingt-cinq établissements, qui sont en réalité des succursales de maisons de Toronto, Fergus, New Liskeard, Timmins, Kirkland Lake, Haileybury, North Bay et autres villes de l'Ontario. Une dizaine de maisons de Montréal possèdent aussi une succursale et plusieurs autres établies dans la région Abitibi-Témiscamingue, y en ont également une. Il existe trois succursales de banque à Rouyn: Dominion Bank, Canadian Bank of Commerce, Banque

Canadienne Nationale. Il y en a trois aussi à Noranda: Imperial Bank of Canada, Royal Bank of Canada, Canadian Bank of Commerce.

MOUVEMENTS DE MARCHANDISES

Ainsi que nous l'avons dit au début de ce rapport, nous n'avons pu obtenir à la gare de Noranda du Canadien National, non plus qu'à celles du Nipissing Central (Temiskaming et Northern Ontario) à Noranda et à Rouyn, aucun renseignement statistique sur le rapport des marchandises par chemin de fer.

Nous avons cependant d'une autre source des renseignements détaillés sur l'ensemble du mouvement des marchandises sur le réseau Nipissing-Central. Ils nous sont fournis par une publication annuelle du Bureau fédéral de la Statistique intitulée "Statistiques des chemins de fer du Canada". Nous reproduisons plus loin, extrait de ce rapport, un tableau donnant pour les années 1938 et 1939, par catégories de produits et par produits dans chaque catégorie, le volume global des articles transportés par ce chemin de fer. Il n'est toutefois pas possible de dire en ce qui a trait à chaque produit quelle quantité a été livrée à Noranda et à Rouyn, et quelle quantité a été reçue par ce réseau à ses deux gares pour être transportée ailleurs. En d'autres termes, nous n'avons pas le détail des provenances pour les arrivées, ni celui des destinations pour les sorties; nous ne connaissons pas non plus le volume séparé des arrivées et des sorties.

Voici le tableau en question:

MOUVEMENT DES MARCHANDISES SUR LE NIPISSING CENTRAL

EN 1938 ET 1939

MARCHANDISES	Tonnage issu du réseau		Reçu d'autres réseaux canadiens.	
	1939	1938	1939	1938
PRODUITS AGRICOLES ET SUBSTANCES VEGETALES:				
Avoine	--	--	240	100
Farine	--	--	1,825	1,103
Autres issues de meuneries	--	--	3,776	4,762
Maïs	--	--	--	56
Poin et paille	--	14	274	1,329
Pommes de terre	--	--	3,288	2,340
Autres légumes frais	--	--	3,005	3,223
Pommes fraîches	--	5	960	982
Autres fruits (frais)	--	--	2,676	1,946
Conserves alimentaires (sauf viandes en boîtes)	--	--	4,454	3,334
Sucre	--	--	1,755	1,687
Boissons alcooliques et autres	--	14	8,440	7,700
Total	--	33	30,693	28,542
ANIMAUX ET PRODUITS ANIMAUX:				
Chevaux	30	21	35	13
Bêtes à cornes et veaux	--	--	10	24
Volailles	--	--	20	--
Viandes habillées (fraîches)	--	--	635	1,356
Oeufs	--	--	78	31
Beurre	--	6	12	--
Poisson	7	--	16	17
Autres produits des conserveries	--	--	4,805	3,648
Total	37	27	5,611	5,089
BOIS, PRODUITS DU BOIS ET PAPIER:				
Billes, poteaux, perches, pilotis	45	111	1,289	1,968
Bois de cordes et autre bois de chauffage	20	240	26	438

MOUVEMENT DES MARCHANDISES SUR LE NIPISSING CENTRAL

EN 1938 ET 1939

MARCHANDISES	Tonnage issu du réseau		Reçu d'autres réseaux canadiens.	
	1939	1938	1939	1938
(Suite)				
Bois d'oeuvre, de charpente, de ton- nellerie, planchettes	6,010	2,193	43,514	43,097
Bois à pulpe	388	2,546	--	--
Pulpe de bois	--	--	80	--
Papier-journal	--	--	39	43
Carton-planche, etc., (papier)	--	--	142	174
Total	6,463	5,090	45,090	45,720
FER ET SES PRODUITS:				
Minerai de fer	--	6,374	--	--
Fer en gueuse et bloom	--	--	302	34
Rails et matériel de fixation	--	--	1,210	1,241
Fer et acier (barres, tôles, char- pentes, tuyaux)	50	63	10,173	7,307
Machines, chaudières et moulages	76	239	2,768	5,971
Instruments aratoires et véhicules autres qu'automobiles	12	17	90	45
Voitures automobiles, camions et pièces détachées	--	5	795	856
Total	138	6,698	15,338	15,454
METAUX NON FERREUX ET LEURS PRODUITS:				
Minerai de cuivre et concentrés	31,575	14,386	25	--
Autres minerais et concentrés	40	14,135	186	110
Total	31,615	28,521	211	110
METALLOIDES ET LEURS PRODUITS:				
Pierre	--	934	91	48
Sable et gravier	926	4,718	107	268
Chaux et plâtre	--	--	10,492	9,747
Ciment	--	15	10,700	10,034
Brique et pierre artificielle	--	--	7,074	5,637
Tuyaux d'égout et tuiles de drainage	--	--	421	527
Asphalte	41	--	479	785
Charbon	676	378	75,412	70,359
Gasoline	--	--	6,401	8,387
Pétrole et dérivés (autres qu'asphal- te et gasoline)	9	--	4,507	3,858
Sel	--	18	554	439
Total	1,652	6,063	116,238	110,089
DIVERS:				
Effets de ménage et de colon	--	20	181	382
Meubles	13	--	132	154
Autres produits manufacturés et divers	7,564	6,457	34,613	27,978
Autres produits miniers	72,260	1,475	150	61
Marchandises (tous chargements de moins qu'un wagon)	2,915	3,219	24,318	21,165
Total	82,752	11,171	59,394	49,740

RECAPITULATION

MARCHANDISES	Tonnage issu du réseau		Reçu d'autres réseaux canadiens.	
	1939	1938	1939	1938
PRODUITS AGRICOLES ET SUBSTANCES VEGETALES	--	33	30,693	28,542
ANIMAUX ET PRODUITS ANIMAUX	37	27	5,611	5,089
BOIS, PRODUITS DU BOIS ET PAPIER	6,463	5,090	45,090	45,720
FER ET SES PRODUITS	138	6,698	15,338	15,454
METAUX NON FERREUX ET LEURS PRODUITS	31,615	28,521	211	110
METALLOIDES ET LEURS PRODUITS	1,652	6,063	116,238	110,089
DIVERS	82,752	11,171	59,394	49,740
GRAND TOTAL	122,657	57,603	272,575	254,744

Afin de faciliter les comparaisons avec les tableaux fournis pour les autres endroits, nous avons modifié celui que présente le rapport sur les chemins de fer du Canada, et nous avons classifié les produits de la même manière que pour les localités précédentes. C'est la classification adoptée dans le rapport du Bureau fédéral de la Statistique touchant le commerce extérieur du Canada.

Le rapport sur les chemins de fer partage ainsi le mouvement des marchandises: tonnage issu du réseau, tonnage reçu d'autres réseaux canadiens. Cette dernière provenance formait 69 p.c., et la première 31 p.c. de l'ensemble des marchandises payantes transportées par le Nipissing Central en 1939 (respectivement 272,575 tonnes et 122,657 tonnes sur un total de 395,232 tonnes). En 1938, l'augmentation du transport d'ensemble a été de 82,885 tonnes par rapport à 1938 (312,347 tonnes) grâce surtout à un accroissement de plus de 68,000 tonnes dans les chargements de produits miniers.

En 1938, les marchandises confiées au Nipissing Central par d'autres réseaux canadiens constituaient 82 p.c. du total (254,744 tonnes), et celles issues du réseau lui-même 18 p.c. (57,603 tonnes). L'accroissement du transport en 1939 par rapport à 1938 (près de 83,000 tonnes) résulte dans la proportion de 78 p.c. de l'augmentation du tonnage issu du réseau, lequel est passé de 57,603 tonnes à 122,657 tonnes.

Quelle quantité de produits le Nipissing Central a-t-il transportée en 1939 de l'extérieur dans la région, et quelle quantité a-t-il transportée de la région vers l'extérieur?

Nous avons dit plus haut que ce qu'il a reçu d'autres réseaux en 1939 formait 69 p.c. de l'ensemble de son transport commercial cette année-là. Deux réseaux seulement ont pu lui confier des marchandises: le Canadien National à sa gare de Noranda, et le Temiskaming & Northern Ontario à sa station de Swastika (Ont.). Ces deux localités sont respectivement le terminus du Nipissing Central dans la province de Québec et dans l'Ontario.

Nous n'avons pas de moyen de déterminer sûrement ce qu'il a reçu à chacune de ces deux extrémités. Nous savons cependant que cela a atteint au total 272,575 tonnes en 1939. Or, il est évident, d'après le courant d'entrée de marchandises constaté aux stations précédentes, les provenances de ces produits et les renseignements obtenus sur place, qu'il a reçu beaucoup plus à Swastika qu'à Noranda. En d'autres termes, il a apporté bien plus de marchandises dans la région qu'il n'en a emporté vers l'extérieur.

Le groupe de "Produits agricoles et substances végétales" (30,693 tonnes) était en 1939 formé entièrement de produits reçus d'autres réseaux. Nous savons par ailleurs que la farine, les autres issues de meunerie, les pommes et autres fruits frais, les légumes frais, les conserves alimentaires et une forte partie des bières viennent surtout par l'Ontario. Il ne nous paraît nullement téméraire d'affirmer que le T. & N.O. a confié à sa filiale le N.C. de 80 à 90 p.c. du total en

poids des articles figurant dans ce groupe. C'est par les voies du T. & N.O. et du N.C. que sont acheminés vers Noranda et Rouyn les wagons de fruits frais en provenance de la côte américaine du Pacifique. Dans les cours du N.C. et sur la voie d'évitement privée de la maison Gamble-Robinson Ltd., nous en avons vu plusieurs un même après-midi; wagons de la Pacific Fruit Express Co. (Union Pacific Railroad) et de la Western Fruit Express Co. (Northern Pacific Railroad), Gamble-Robinson, nous a-t-on dit, serait une filiale de la Pacific Fruit Express et son siège social est à North Bay (Ont.). Elle compte près d'une quinzaine de succursales dans l'Ontario, elle en a une à Noranda. Cotée à plus d'un million par Dun & Bradstreet, elle fait dans toute la région un commerce fort considérable.

On peut en dire autant du groupe "Animaux et produits animaux" (5,611 tonnes), formé presque en totalité de produits reçus d'autres réseaux. Oeufs, beurre, viandes habillées (fraîches), volailles, autres produits des conserveries sont probablement en provenance de l'Ouest dans la même proportion et ont été confiés au N.C. par le T. & N.O.

Le groupe "Bois, produits du bois et papier" réunissait 51,553 tonnes de produits en 1939. La proportion reçue d'autres réseaux canadiens était de près de 80 p.c. Le bois d'oeuvre comprenait 49,524 tonnes, dont 87 p.c. venant d'autres réseaux. En l'occurrence, à la lumière de nos constatations ailleurs, il est bien permis de penser qu'il s'agit surtout ici, contrairement aux deux ans précédents, d'un courant de sortie vers les localités intermédiaires entre Noranda et Dasserat dans les limites de la province, et principalement au-delà vers l'Ontario. Il nous est toutefois difficile d'en préciser l'importance.

Au groupe "Fer et ses produits" (15,476 tonnes au total), on constate que presque le tout a été pareillement reçu d'autres réseaux. On est en présence ici d'un courant d'arrivée qui englobe sans aucun doute quelque 8/10ièmes des marchandises transportées.

Quant à la catégorie "Métaux non ferreux et leurs produits" (total 31,826 tonnes), elle est formée presque entièrement de produits confiés au Nipissing Central le long de son réseau, plus particulièrement dans le parcours qui se trouve en territoire québécois. L'article "Minerais de cuivre et concentrés" (31,575 tonnes) comprend vraisemblablement le minerai de cuivre des mines Aldermac et Powell, peut-être aussi celui d'autres entreprises, qui est transporté à Noranda pour y être traité à la Noranda Mines. Notons en outre que des wagons sont affectés au transport de pyrites entre Noranda et Sulphite (Ont.) et entre Aldermac et Phoenix (N.Y. Etats-Unis). La Noranda Mines, soit dit en passant, expédie à sa filiale de Montréal-Est (Canadian Copper Refiners, Ltd.) en moyenne 4 wagons par jour, ou 250 tonnes environ, de concentrés de cuivre.

On constate encore à l'examen du tableau que le N.C. a reçu d'autres réseaux presque la totalité de son transport commercial de "Métalloïdes et leurs produits" (117,890 tonnes). A lui seul, le charbon en formait plus de 76,000 tonnes. L'anthracite comprenait 6,600 tonnes, et le charbon bitumineux 68,000, le coke 350. La majeure partie de ce charbon vient sans doute de la Nouvelle-Ecosse, mais il en vient sûrement aussi par l'Ontario. A elle seule, la Noranda Mines en reçoit en moyenne 7 wagons par jour. Vraisemblablement, la chaux et le plâtre sont expédiés de Hagersville, le ciment d'Ottawa (mais fabriqué à Hull), la gazoline de Sarnia ou de Montréal, les autres produits du pétrole de Sarnia, le sel de Goderich ou de Sarnia. De sorte que, à tout prendre, on a peut-être ici, en provenance d'autres localités que celles de la province, une proportion de 60 à 75 p.c. en poids des articles réunis dans cette catégorie.

Enfin, au groupe "Divers" (142,146 tonnes, soit 35 p.c. du poids total de toutes les marchandises transportées), le tonnage issu du réseau atteint 58 p.c. Nous ne pouvons malheureusement pas dire quels sont les articles que réunissent les postes principaux: "Autres produits manufacturés et divers" et "Autres produits miniers".

Il nous a paru généralement admis que le Nipissing Central reçoit beaucoup plus de marchandises à ses gares de Noranda et de Rouyn que le Canadien National n'en reçoit à la sienne de Noranda.

De tout ce qui précède, nous pouvons déduire que ce que le N.C. a apporté (inward freight) en 1939 dans la région formait probablement les deux tiers ou peut-être même les trois quarts de son transport commercial global.

L'impossibilité d'obtenir à la gare de Noranda quelque renseignement statistique que ce soit concernant le mouvement des marchandises sur le réseau du Canadien National ne nous permet de dire que peu de choses sur ses transports

commerciaux à destination de cette ville et de Rouyn. Nous savons cependant que le charbon, le bois et les concentrés de cuivre constituent les trois principaux articles qu'il voiturer. Pour les grossistes de ces localités qui s'approvisionnent à Montréal (principalement épiceries et quincaillerie), il apporte en outre un important volume de marchandises.

Camionnage. - Il se fait activement durant toute l'année, de points de distribution de l'Ontario, notamment Toronto et North Bay, de Montréal, puis à l'intérieur même de la région. Les chiffres que nous avons obtenus de certains camionneurs, nous paraissent fort sujets à caution. L'un des plus importants, sinon le plus important, nous a affirmé avoir transporté de Montréal vers Val d'Or, Rouyn et Noranda 652 tonnes de marchandises dans les quatre mois pendant lesquels la route a été ouverte à la circulation. Il dit avoir perdu plusieurs milliers de dollars. Il se plaint de l'état de certains secteurs de la route. Le fait qu'il y a beaucoup moins de marchandises à transporter de la région vers Montréal constitue un sérieux handicap. Un autre camionneur, qui a effectué beaucoup de transport l'an dernier, a fait faillite. Un grossiste, très bien placé pour le savoir, nous a déclaré qu'à peu près tous les camionneurs ont perdu de l'argent.

Quoi qu'il en soit, le camionnage est très actif, principalement du côté de l'Ontario, et même durant l'hiver, alors que de notre côté la route est fermée à la circulation 6 mois sur 12.

Observations.

Nous consignerons maintenant ici quelques observations que nous ont faites certains grossistes et détaillants de Noranda et de Rouyn.

Règle générale, nous ont-ils dit, nous achetons autant que possible de Montréal et d'ailleurs dans la province de Québec. Seulement, ont-ils ajouté, nous sommes bien souvent mieux servis par Toronto et les autres centres de distribution tels que North Bay, par exemple. Le service est généralement plus rapide que par Hervey Junction du côté de Québec et les prix sont souvent aussi plus avantageux. Un grossiste nous a affirmé qu'il trouve pratiquement impossible, pour des raisons de prix et de service, de faire affaires avec Montréal et Québec. Aussi s'approvisionne-t-il presque exclusivement dans l'Ontario. Un autre nous a fait à peu près les mêmes déclarations.

Projet de gare centrale.

Les Chambres de Commerce de l'Abitibi et du Témiscamingue ont débattu à plusieurs reprises l'hiver dernier un projet selon lequel, paraît-il, le Canadien National et le Temiskaming & Northern Ontario se chargeraient le premier du service des voyageurs, et le second exclusivement de celui des marchandises. Le Ministère a été officiellement saisi de la question, croyons-nous, par les Chambres de Commerce et nous avons nous-même de Rouyn porté la chose à la connaissance de Monsieur le sous-ministre. Les marchands s'opposent vivement à la réalisation éventuelle d'un tel projet. Ils craignent que son aboutissement ne favorise que par trop les fournisseurs de la province voisine, et que l'avantage qu'a procuré au commerce de nos grands centres d'approvisionnement l'ouverture de la route Montréal-Senneterre-Val d'Or ne soit ainsi beaucoup réduit.

VILLE - MARIE

Ville-Marie se trouve sur le côté est du lac Témiscamingue. Cette localité est traversée par le secteur Mattawa-Angliers du Pacifique Canadien et la route no 46.

Cette ville est à 102 milles de Mattawa, tête de l'embranchement Mattawa-Angliers du Pacifique Canadien. Elle est à 415 milles de Montréal par ce chemin de fer. De Toronto par le même chemin de fer, la distance est de 473 milles.

La population de la municipalité de village de Ville-Marie est de 1,100 habitants ("Statistiques municipales" 1939).

On y compte une trentaine d'établissements de commerce et de service, parmi lesquels se trouve un distributeur en gros d'essence et d'huile, un grossiste en épiceries. La Coopérative fédérée de Québec y possède une succursale, de même que la Banque Canadienne Nationale. On trouve en outre un fabricant de boissons gazeuses, deux fabriques de portes et châssis, un moulin à farine, une beurrerie.

De même qu'aux autres endroits où nous avons été au Témiscamingue l'agent de la station a refusé de nous communiquer quelque statistique que ce soit concernant les courants d'arrivée et de sortie des marchandises. Force nous est donc, pour en apprécier l'importance, de nous en remettre aux divers informateurs (grossistes et détaillants, agronomes, etc.) que nous avons consultés sur place.

La production de beurre au Témiscamingue (11 fabriques, dont 8 formées en coopératives) a été en 1939 de 1,078,000 livres. Il en a été vendu là-dessus quelque 800,000 livres; un peu plus de 100,000 à l'United Farmers of Ontario, le reste ayant été acheté par deux grandes maisons de distribution de provisions. Une partie de ces quantités a été ensuite écoulée à Timmins, Cobalt, Sudbury (Ont.), Rouyn, Val d'Or, etc.

On vend des oeufs à l'Ontario (Kirkland Lake notamment), quelques milliers de douzaines par année.

Le marché pour la production agricole de la région est dans le nord-est de l'Ontario et la région minière du nord-ouest québécois. Ce qui n'est pas retenu pour la consommation sur place est écoulé de ce côté et transporté par camions tant que la circulation est permise sur les routes. Et cela s'entend pour ainsi dire de tous les produits que les cultivateurs ont à vendre. On se plaint cependant de ce qu'en hiver les communications soient difficiles, parfois même impossibles, avec ces marchés et qu'il faille, par exemple, passer par la province voisine pour se rendre à Rouyn et à Noranda.

La Coopérative fédérée fait un très fort commerce (achats et ventes) dans la région. On achète, nous a-t-on dit, tout ce qu'on peut dans la province de Québec. Les grains et les moulées viennent de l'Ouest, le sel de Goderich, le fil à clôture et la ficelle d'engerbage de Montréal; on achète dans la région une grosse quantité de pois, de grains de semence, de pommes de terre de semence; on fait des expéditions d'animaux vivants vers Montréal.

On achète naturellement beaucoup de chevaux de l'Ouest; un marchand en vend quelque 300 sujets par année. Il y a d'autres négociants de cette catégorie à Guigues et ailleurs. On expédie du foin vers l'Ontario.

Des grossistes en épicerie dont le siège social est à Toronto, à North Bay et à Cobalt font un gros chiffre d'affaires dans la région. Comme il n'y a pas de commerçant de gros en fruits et légumes dans la région, les maisons indiquées ci-dessus en monopolisent la vente. On livre surtout par camions aussi longtemps que les routes sont praticables: un à partir de Noranda, les deux autres à partir de North Bay. En été, on fait deux voyages par semaine, se rendant même jusqu'à Belleterre (où se trouve une mine en exploitation, à quelque 40 milles à l'est de Ville-Marie). En automne, dans la période d'abondance des fruits et des légumes, on fait même un voyage par jour. Ces maisons font en outre un gros chiffre d'affaires dans les autres articles courants d'épicerie.

Un détaillant (épicerie, viandes, fruits, légumes) nous a affirmé que la presque totalité de ses approvisionnements vient de l'Ontario. Divers produits sont cependant fabriqués dans le Québec, mais distribués dans la région par des grossistes Ontariens. Les prix, dit-il, sont souvent inférieurs et le service est plus rapide. Il achète beaucoup d'oeufs et de viande des cultivateurs, de beurre des fermiers et des beurrieres.

Un grossiste en épicerie dit qu'il s'approvisionne dans la province de tout ce qu'il peut acheter à des prix de concurrence: conserves diverses de la région de Montréal, biscuits, bonbons, etc., bien qu'il achète aussi beaucoup d'ailleurs. Il insiste sur ce qu'il appelle l'état déplorable des routes en hiver entre toutes les localités à desservir.

Un autre détaillant (quincaillerie, vêtements pour hommes, chaussures) nous dit que ses fournisseurs sont presque tous de Montréal et de Québec.

Un garagiste (autos et accessoires, gros et détail) fait à peu près tout venir de Montréal, nous dit-il.

Le bois est un important article du courant de sorties. Il s'en transporte par camions à destination de Haileybury pour une maison de gros qui en achète beaucoup dans toute la région. Les localités environnantes fournissent en abondance du bois de chauffage à la province voisine. On vend aussi des poteaux de mines.

Dans toute la zone voisine de la frontière ontarienne, du nord au sud du Témiscamingue, les marchands se plaignent du préjudice que leur cau-

sait la contrebande des cigarettes, à la faveur de notre taxe de vente, l'hiver dernier. C'est une plainte dont nous avons dans le temps fait part à Monsieur le sous-ministre. Alors que chez nous, le gros paquet de 22 cigarettes British Consols, Turrett, etc. se détaillait à 30 cents (27 cents, puis 3 cents de taxe), dans l'Ontario on le vendait partout 25 cents.

TE M I S C A M I N G U E

C'est une ville fermée, propriété de la Canadian International Paper Co.

Au recensement de 1931, sa population était de 1,855 habitants. Elle était de 2,215 en 1939 selon les "Statistiques municipales" publiées pour cette année-là. Dun & Bradstreet lui en attribue 3,500.

Cette ville se trouve sur le parcours du secteur Mattawa-Angliers du Pacifique Canadien. Elle est à 38 milles de Mattawa, où le raccordement se fait avec le réseau Montréal-Vancouver du Pacifique Canadien.

Par Mattawa et Ottawa, Témiscamingue est à 351 milles de Montréal. De Toronto à Témiscamingue, on a 409 milles par Romford, North Bay, Mattawa (Pacifique Canadien). De Toronto par le Canadien National jusqu'à North Bay, puis de là à Témiscamingue par le Pacifique Canadien, on a 427 milles.

Par le réseau routier, North Bay n'est qu'à 42 milles de Témiscamingue.

Les commerces ne sont pas nombreux dans cette ville. L'International contrôle pour ainsi dire tout et nul marchand ne peut naturellement s'y établir sans son autorisation. La Banque de Montréal y dirige une succursale. Nos interviews avec certains négociants nous ont permis de nous rendre compte que les cultivateurs de Fabre, à quelque 40 milles vers le nord, y écoulent une partie de leur production: beurre, oeufs, viande. Une bonne part des conserves de légumes, de tomates principalement, puis de fèves, de pois, de blé d'Inde vient des environs de Montréal. Elles y sont distribuées par un grossiste de la région. Il en est de même de beaucoup d'autres articles d'épicerie. Il en vient davantage encore de l'Ontario, notamment pour la succursale d'une maison de Toronto qui y fait la vente au détail d'épiceries et de viandes. L'influence de North Bay comme centre de distribution y est apparente.

En ce qui concerne la quincaillerie, les fournisseurs de Montréal ont une bonne part des affaires. Des grossistes ou fabricants de Montréal et de Québec fournissent divers articles du commerce de nouveautés, complets, chaussures, etc.

L'International, qui conduit dans la région de vastes exploitations forestières, s'approvisionne surtout, nous a-t-on dit, dans la province voisine.

Nous n'avons pu obtenir du chemin de fer des données statistiques sur le mouvement des marchandises. Les entrées sont évidemment très considérables, particulièrement pour les besoins de l'International: charbon, soufre, etc., etc. Les sorties consistent surtout évidemment en papier puisque toute la production de la compagnie doit être expédiée par le chemin de fer.

TABLEAUX RECAPITULATIFS

Les douze pages du tableau qui suit constituent la récapitulation par catégories de produits et par produit dans chacune des arrivées de marchandises aux stations du Canadien National où nous avons pu nous procurer le détail des wagons payants reçus (carloads of revenue freight) au cours de l'année 1940. Il s'agit des stations de La Sarre, Amos, Senneterre, Malartic et Cadillac. Nous n'en avons pas inclus Val d'Or parce que notre relevé n'a porté que sur trois mois.

Nous faisons suivre ces douze pages d'un autre tableau dans lequel nous donnons la quantité totale de marchandises reçues au wagon à chacun des endroits que nous venons d'indiquer et en partageant ainsi les provenances: "Province de Québec" et "Autres".

La proportion des marchandises en provenance de la province de Québec s'établit ainsi pour chacune des stations du chemin de fer: La Sarre, 66 p.c.; Amos, 70 p.c.; Senneterre, 53 p.c.; Malartic, 45 p.c.; Cadillac, 71 p.c. Pour l'ensemble, la proportion est de 66 p.c.

Il est utile de se rappeler que la provenance initiale des marchandises peut dans plusieurs cas être autre que celle que nous indiquons. Exemple: les fruits de Californie ou de Floride expédiés de Montréal vers l'Abitibi ont bien la province de Québec comme provenance immédiate, mais à l'origine ils venaient des Etats-Unis.

Nous fournissons enfin un autre tableau: celui que nous ont communiqué ces jours derniers, avec bienveillance mais avec plus de prudence encore, les bureaux administratifs du Canadien National à Montréal. On l'a marqué "CONFIDENTIAL". Il nous a été absolument impossible d'obtenir davantage. Il indique l'ensemble du mouvement des marchandises à l'entrée et à la sortie aux stations le long du triangle formé par celles de Senneterre, Taschereau, Noranda, Senneterre.

MARCHANDISES RECUES PAR LE CANADIEN NATIONAL EN 1940.

(Wagons complets, en tonnes).

Produits	Provenance	La Sarre	Amos	Senneterre	Malartic	Cadillac	Total
PRODUITS AGRICOLES ET SUBSTANCES VEGETALES:							
Grains et produits	Amos	--	--	18	--	--	18
	Dupuy	10	--	--	--	--	10
	Montréal	514	1,006	--	--	53	1,573
	Noranda	--	--	--	12	--	12
	St-Bruno	--	27	--	--	--	27
	Ste-Rosalie	33	--	--	--	--	33
	Val d'Or	--	--	--	--	55	55
	Total P.Q.	557	1,033	18	12	108	1,728
	Ontario	2,429	1,269	129	177	122	4,126
	Manitoba	818	1,843	399	57	--	3,117
	Saskatchewan	1,206	1,351	148	211	167	3,083
	Alberta	88	--	--	--	--	88
	Total	5,098	5,496	694	457	397	12,142
Foin	Amos	--	--	--	--	14	14
	La Sarre	--	--	--	--	12	12
	Macamic	--	--	--	--	24	24
	Total P.Q.	--	--	--	--	50	50
Pois et fèves	Ontario	92	37	--	--	--	129
	Manitoba	--	30	--	--	--	30
	Total	92	67	--	--	--	159
Fruits et légumes	Isle-Verte	--	--	18	--	--	18
	Mont-Joli	--	18	--	--	--	18
	Montréal	47	50	--	15	139	251
	Québec	70	38	--	--	--	108
	St-Arsène	19	--	--	--	--	19
	St-Bruno	41	--	--	--	--	41
	St-Eloi	19	38	--	--	--	57
	St-Pascal	--	19	--	--	--	19
	Total P.Q.	196	163	18	15	139	531
	Ontario	42	15	--	--	--	57
	Nouveau-Brunswick	313	379	38	172	117	1,019
	Nouvelle-Ecosse	25	--	--	--	--	25

MARCHANDISES RECUES PAR LE CANADIEN NATIONAL EN 1940 (suite).

(Wagons complets, en tonnes).

Produits	Provenance	La Sarre	Amos	Senneterre	Malartic	Cadillac	Total
Fruits et légumes (suite)	I. du Prince-Edouard	132	23	--	23	20	198
	Total	708	580	56	210	276	1,830
Sucre	Montréal	216	40	13	--	--	269
	Nouveau-Brunswick	290	255	43	116	48	752
	Total	506	295	56	116	48	1,021
Mélasses	Montréal	--	7	--	--	--	7
	Québec	50	--	--	--	--	50
	Total P.Q.	50	7	--	--	--	57
	Nouveau-Brunswick	74	75	3	8	1	161
	Total	124	82	3	8	1	218
Bière	Montréal	--	425	--	18	--	443
	Ontario	--	289	--	19	--	308
	Total	--	714	--	37	--	751
Boissons fortes et vins	Québec	--	159	--	--	--	159
TOTAL QUEBEC		1,019	1,827	49	45	297	3,237
TOTAL AUTRES		5,509	5,566	760	783	475	13,093

ANIMAUX ET PRODUITS ANIMAUX:

Animaux vivants	Bolger	10	--	--	--	--	10
	Charney	42	--	--	--	--	42
	Jonquière	2	--	--	--	--	2
	Lennoxville	7	--	--	--	--	7
	Montréal	7	24	7	--	11	49
	Québec	24	--	--	--	--	24
	Rosaire	13	--	--	--	--	13
	St-Alexandre	20	10	--	--	--	30
	Ste-Anne-de-la-Poca.	--	24	--	--	--	24
	Ste-Elizabeth	10	--	--	--	--	10
	St-Eloi	45	--	--	--	--	45
	Ste-Euphémie	10	--	--	--	--	10

MARCHANDISES RECUES PAR LE CANADIEN NATIONAL EN 1940 (suite).

(Wagons complets, en tonnes).

Produits	Provenance	La Sarre	Amos	Senneterre	Malartic	Cadillac	Total
ANIMAUX ET PRODUITS ANIMAUX (suite)							
Animaux vivants (suite)	St-Léonard	32	21	--	--	--	53
	Stanbridge	--	10	--	--	--	10
	Total P.Q.	222	89	7	--	11	329
	Ontario	48	--	--	--	20	68
	Manitoba	14	14	--	--	--	28
	Saskatchewan	88	151	--	--	13	252
	Alberta	--	100	--	--	--	100
	Total	372	354	7	--	44	777
Viande de boeuf	Montréal	--	--	--	--	32	32
	Ontario	--	--	--	--	40	40
	Manitoba	--	--	--	--	15	15
	Total	--	--	--	--	87	87
Saindoux	Ontario	--	12	--	--	--	12
	Manitoba	--	13	--	--	--	13
	Total	--	25	--	--	--	25
Beurre et fromage	Macamic	9	--	--	--	--	9
	Québec	--	--	--	--	12	12
	Total P.Q.	9	--	--	--	12	21
Poisson	Montréal	--	--	--	--	9	9
Lait condensé	Malartic	--	--	--	--	5	5
	Montréal	--	27	--	37	--	64
	Noranda	--	--	--	--	4	4
	Sherbrooke	20	25	--	--	--	45
	Total P.Q.	20	52	--	37	9	118
	Ontario	25	36	25	105	45	236

MARCHANDISES RECUES PAR LE CANADIEN NATIONAL EN 1940 (suite)

(Wagons complets, en tonnes)

Produits	Provenance	La Sarre	Amos	Senneterre	Malartic	Cadillac	Total
<u>ANIMAUX ET PRODUITS ANIMAUX: (suite)</u>							
Ecailles d'huitres	Montréal	--	30	--	--	--	30
TOTAL QUEBEC		251	171	7	37	73	539
TOTAL AUTRES		175	326	25	105	133	764
<u>BOIS ET PRODUITS DU BOIS:</u>							
Bardeaux de cèdre	Lafontaine	20	--	--	--	--	20
	Mont-Joli	47	--	--	--	--	47
	Rivière-Bloue	44	--	--	--	--	44
	Total P.Q.	111	--	--	--	--	111
Boîtes à beurre	Coaticook	--	18	--	--	--	18
Bois d'oeuvre, de char- pente et autres produits forestiers	Authier	83	--	--	--	--	83
	Barraute	22	--	--	--	--	22
	Bolger	--	--	--	--	20	20
	Cléricky	710	--	--	--	--	710
	Davangus	85	--	--	20	--	105
	Dupuy	467	--	--	--	--	467
	La Sarre	35	--	--	236	--	271
	La Reine	5,346	--	--	--	--	5,346
	Macamic	126	--	--	--	--	126

MARCHANDISES RECUES PAR LE CANADIEN NATIONAL EN 1940 (suite).

(Wagons complets, en tonnes).

Produits	Provenance	La Sarre	Amos	Senneterre	Malartic	Cadillac	Total
BOIS ET PRODUITS DU BOIS (suite)							
Bois d'oeuvre, de charpente et autres produits fores - tiers (suite)	Malartic	970	--	--	--	--	970
	Montréal	--	--	--	--	212	212
	Noranda	260	--	29	34	116	439
	Normetal	70	--	--	--	--	70
	Sorel	--	--	--	--	255	255
	Val d'Or	27	--	--	--	--	27
	Total P.Q.	8,201	--	29	290	603	9,123
	Ontario	--	8	--	159	4	171
	Colombie britannique	75	30	--	536	278	919
	Etats-Unis	--	--	--	4	--	4
	Total	8,276	38	29	989	885	10,217
TOTAL QUEBEC		8,312	--	29	290	603	9,234
TOTAL AUTRES		75	38	--	699	282	1,094

FER ET SES PRODUITS:

Tuyauterie	Garneau	--	--	--	--	27	27
	Joliette	--	38	--	--	--	38
	Montréal	--	59	--	60	96	215
	St-Hyacinthe	--	--	--	--	5	5
	Trois-Rivières	--	--	--	--	21	21
	Total P.Q.	--	97	--	60	149	306
	Ontario	--	38	--	294	52	384
	Etats-Unis	--	--	--	15	--	15
	Total	--	135	--	369	201	705

MARCHANDISES RECUES PAR LE CANADIEN NATIONAL EN 1940 (suite).

(Wagons complets, en tonnes).

Produits	Provenance	La Sarre	Amos	Senneterre	Malartic	Cadillac	Total
FER ET SES PRODUITS (suite)							
Boulets broyeurs	Montréal	--	--	--	22	--	22
	Rouyn	--	--	--	--	40	40
	Total P.Q.	--	--	--	22	40	62
	Ontario	--	--	--	1,065	138	1,203
	Total	--	--	--	1,087	178	1,265
Acier à charpente	Montréal	--	--	--	--	530	530
	Ontario	--	--	--	374	--	374
	Total	--	--	--	374	530	904
Matériel de pylône	Ontario	--	--	--	--	1,383	1,383
Outillage agricole	Montréal	--	16	--	--	--	16
	Ontario	16	75	--	--	--	91
	Total	16	91	--	--	--	107
Tracteurs, autos et pièces	Bolger	--	21	--	--	--	21
	Mégantic	--	--	11	--	--	11
	Montréal	34	30	16	--	--	80
	Québec	8	--	--	--	--	8
	Rivière-Manie	13	--	--	--	--	13
	Total P.Q.	55	51	27	--	--	133
	Ontario	32	27	--	59	--	118
	Etats-Unis	--	7	--	--	14	21
	Total	87	85	27	59	14	272
Machinerie de mine et autre	Dorval	--	--	--	--	12	12
	Longueuil	--	--	--	--	15	15
	Malartic	--	--	--	--	39	39
	McWatters	--	28	--	--	--	28
	Mégantic	--	--	24	--	--	24

MARCHANDISES RECUES PAR LE CANADIEN NATIONAL EN 1940 (suite).

(Wagons complets, en tonnes)

Produits	Provenance	La Sarre	Amos	Senneterre	Malartic	Cadillac	Total
Machinerie de mine et autre (suite)	Montréal	--	--	15	504	248	767
	Noranda	--	--	10	--	--	10
	Portage du Fort	--	24	--	--	--	24
	St-Anselme	8	--	--	4	--	12
	St-Casimir	--	--	12	--	--	12
	St-Marc	26	--	--	--	--	26
	Sherbrooke	--	--	25	--	--	25
	Total P.Q.	34	52	86	508	314	994
	Ontario	39	12	32	377	75	535
	Etats-Unis	--	--	--	68	--	68
	Total	73	64	118	953	389	1,597
Produits en fer et en acier, n.a.é. (1)	Garneau	--	--	--	--	15	15
	Joliette	--	--	--	6	--	6
	Montréal	252	594	--	548	2,761	4,155
	Québec	56	17	--	--	--	73
	Sorel	--	--	--	18	8	26
	St-Jérôme	--	--	--	20	--	20
	Total P.Q.	308	611	--	592	2,784	4,295
	Ontario	5	--	--	938	96	1,039
	Nouvelle-Ecosse	--	320	--	--	33	353
	Total	313	931	--	1,530	2,913	5,687
TOTAL QUEBEC		397	827	113	1,182	3,817	6,336
TOTAL AUTRES		92	479	32	3,190	1,791	5,584

(1) n.a.é. signifie "non autrement énuméré".

MARCHANDISES RECUES PAR LE CANADIEN NATIONAL EN 1940 (suite).

(Wagons complets, en tonnes).

Produits	Provenance	La Sarre	Amos	Senneterre	Malartic	Cadillac	Total
<u>METALLOIDES ET LEURS PRODUITS:</u>							
Pierre	Joliette	--	4,296	--	--	--	4,296
	La Sarre	--	166	--	--	--	166
	Montréal	--	66	--	--	--	66
	Rivière-à-Pierre	--	259	--	--	--	259
	Total P.Q.	--	4,787	--	--	--	4,787
Chaux et plâtre	Joliette	--	--	--	--	340	340
	Montréal	--	6	--	--	--	6
	St-Marc	65	71	--	--	--	136
	Shawinigan	--	--	--	--	51	51
	Total P.Q.	65	77	--	--	391	533
	Ontario	--	25	--	--	52	77
	Total	65	102	--	--	443	610
Brique	Laprairie	100	110	--	125	--	335
	Montmorency	26	--	--	--	--	26
	Québec	--	2,655	--	--	--	2,655
	Total P.Q.	126	2,765	--	125	--	3,016
	Ontario	--	--	--	61	--	61
	Total	126	2,765	--	186	--	3,077
Ciment	Montréal	512	1,969	40	801	15,898	19,220
	Ontario	42	227	--	495	4,297	5,061
Tuile	Delson	--	--	--	25	--	25
	Joliette	--	29	--	--	--	29
	Pointe-Clairo	--	--	--	--	26	26
	Valois	--	863	--	--	--	863
	Total P.Q.	--	897	--	25	26	948

MARCHANDISES RECUES PAR LE CANADIEN NATIONAL EN 1940 (suite).

(Wagons complets, en tonnes).

Produits	Provenance	La Sarre	Amos	Senneterre	Malartic	Cadillac	Total
<u>METALLOIDES ET LEURS PRODUITS (suite):</u>							
Tuyaux d'égout	Montréal	--	--	--	--	19	19
	St-Jean	--	34	--	--	111	145
	Total P.Q.	--	34	--	--	130	164
	Ontario	--	--	--	48	--	48
	Total	--	34	--	48	130	212
Laine minérale et coton minéral	Ontario	--	--	--	91	--	91
Isolateurs en porcelaine	Ontario	--	--	--	--	137	137
Charbon	Montréal	37	512	--	347	2,272	3,168
	Québec	--	46	--	--	--	46
	Taschereau	--	--	--	33	--	33
	Total P.Q.	37	558	--	380	2,272	3,247
	Ontario	--	--	--	39	82	121
	Nouveau-Brunswick	--	--	--	--	1,375	1,375
	Nouvelle-Ecosse	92	97	60	338	1,294	1,881
	Etats-Unis	31	132	26	94	375	658
	Total	160	787	86	851	5,398	7,232
Essence	Lévis	33	89	60	--	--	182
	Montréal	1,785	2,331	269	694	896	5,975
	Noranda	--	--	34	--	--	34
	Total P.Q.	1,818	2,420	363	694	896	6,191
Huile à moteurs et à chauffage	Montréal	202	142	163	828	939	2,274

MARCHANDISES RECUES PAR LE CANADIEN NATIONAL EN 1940 (suite)

(Wagons complets, en tonnes).

Produits	Provenance	La Sarre	Amos	Senneterre	Malartic	Cadillac	Total
<u>METALLOIDES ET LEURS PRODUITS (suite):</u>							
Autres produits du pétrole	Lévis	61	--	--	--	--	61
	Montréal	339	255	136	--	92	822
	Total P.Q.	400	255	136	--	92	833
	Ontario	172	55	--	227	20	474
	Total	572	310	136	227	112	1,357
Sel	Ontario	190	141	--	--	--	331
TOTAL QUEBEC		3,160	13,904	702	2,853	20,644	41,263
TOTAL AUTRES		527	677	86	1,393	7,632	10,315
<u>PRODUITS CHIMIQUES ET LEURS DERIVES:</u>							
Explosifs	Beloeil	--	--	24	942	511	1,477
Savon	Toronto	85	50	--	28	--	163
Engrais chimiques	Beloeil	90	125	--	--	--	215
Autres produits chimiques	Montréal	--	--	--	41	--	41
	Ontario	--	152	51	625	138	966
TOTAL QUEBEC		90	125	24	983	511	1,733
TOTAL AUTRES		85	202	51	653	138	1,129

MARCHANDISES RECUES PAR LE CANADIEN NATIONAL EN 1940 (suite).

(Wagons complets, en tonnes).

Produits	Provenance	La Sarre	Amos	Senneterre	Malartic	Cadillac	Total
DIVERS:							
Matériaux de construction, n.a.é.	Danville	15	--	--	--	--	15
	Limoilou	16	--	--	--	--	16
	Montréal	26	225	9	228	165	653
	Nicolet	--	74	--	--	--	74
	Pont-Rouge	--	--	--	18	--	18
	Portneuf	42	15	--	--	--	57
	Québec	--	--	10	--	--	10
	Total P.Q.	99	314	19	246	165	843
	Ontario	6	84	--	118	--	208
	Total	105	398	19	364	165	1,051
Meubles, effets de ménage et de colons	Daveluyville	--	7	--	--	--	7
	Montréal	--	9	--	--	--	9
	Québec	24	--	--	--	--	24
	Total P.Q.	24	16	--	--	--	40
	Ontario	25	--	--	12	--	37
	Total	49	16	--	12	--	77
Conserves	Montréal	31	--	--	--	--	31
	Québec	33	--	--	--	--	33
	Rougemont	28	--	--	--	--	28
	St-Hilaire	26	26	--	--	--	52
	St-Hyacinthe	--	13	--	--	--	13
	Total P.Q.	118	39	--	--	--	157
	Ontario	--	42	--	22	--	64
	Total	118	81	--	22	--	221

MARCHANDISES RECUES PAR LE CANADIEN NATIONAL EN 1940 (suite).

(Wagons complets, en tonnes).

Produits	Provenance	La Sarre	Amos	Senneterre	Malartic	Cadillac	Total
<u>DIVERS: (suite)</u>							
Produits des conserve- ries (Packing House Products)	Montréal	--	--	--	--	21	21
	Québec	--	--	--	--	57	57
	Total P.Q.	--	--	--	--	78	78
	Ontario	42	--	--	--	--	42
	Manitoba	566	54	--	5	--	625
	Total	608	54	--	5	78	745
Epicerie, n.a.é.	Amos	--	--	5	--	--	5
	Montréal	380	458	105	120	372	1,435
	Québec	--	--	24	--	29	53
	Total P.Q.	380	458	134	120	401	1,493
	Ontario	75	--	--	--	--	75
	Nouveau-Brunswick	--	139	--	--	--	139
	Total	455	597	134	120	401	1,707
Ficelle d'engerbage	Montréal	44	--	--	--	--	44
Divers	Montréal	--	--	30	--	--	30
	Tas chereau	4	--	--	--	--	4
TOTAL QUEBEC		669	827	183	366	644	2,689
TOTAL AUTRES		714	319	--	157	--	1,190

MARCHANDISES RECUES PAR LE CANADIEN NATIONAL EN 1940 (suite)

(Wagons complets, en tonnes)

RECAPITULATION

Produits	La Sarre	Amos	Senneterre	Malartic	Cadillac	Total
<u>Produits agricoles et substances végétales:</u>						
Total Québec	1,019	1,827	49	45	297	3,237
Total autres	5,509	5,556	760	783	475	13,093
<u>Animaux et produits animaux:</u>						
Total Québec	251	171	7	37	73	539
Total autres	175	326	25	105	133	764
<u>Bois et produits du bois:</u>						
Total Québec	8,312	--	29	290	603	9,234
Total autres	75	38	--	699	282	1,094
<u>Fer et ses produits:</u>						
Total Québec	397	827	113	1,182	3,817	6,336
Total autres	92	479	32	3,190	1,791	5,584
<u>Métalloïdes et leurs produits:</u>						
Total Québec	3,160	13,904	702	2,853	20,644	41,263
Total autres	527	677	86	1,393	7,632	10,315
<u>Produits chimiques et leurs dérivés:</u>						
Total Québec	90	125	24	983	511	1,733
Total autres	85	202	51	653	138	1,129
<u>Divers:</u>						
Total Québec	669	827	183	366	644	2,689
Total autres	714	319	--	157	--	1,190
Total Québec	13,898	17,681	1,107	5,756	26,589	65,031
Total autres	7,177	7,597	954	6,980	10,451	33,169
<u>TOTAL DES PRODUITS RECUS:</u>	21,075	25,278	2,061	12,736	37,040	98,200

Year	AMOS SUB. (Main Line) Senneterre - Taschereau			ROUYN SUB. (Br. Line) Taschereau - Noranda (excl. Taschereau)			VAL D'OR SUB. (New Br. Line) Noranda - Senneterre (excl. Noeanda & Senneterre)			T O T A L		
	Inward Tons	Outward Tons	Total Tons	Inward Tons	Outward Tons	Total Tons	Inward Tons	Outward Tons	Total Tons	Inward Tons	Outward Tons	Total Tons
1935	50,440	34,681	85,121	128,039	68,084	196,123	-	-	-	178,479	102,765	281,244
1936	82,253	53,570	135,823	122,746	67,696	190,442	-	-	-	204,999	121,266	326,265
1937	99,263	33,391	132,654	159,980	103,831	263,811	3,939	80	4,029	263,192	137,302	400,494
1938	42,672	42,475	85,147	194,116	108,930	303,046	67,153	8,144	75,297	303,941	159,549	463,490
1939	28,852	33,689	62,541	191,124	119,118	310,242	93,474	6,646	100,120	313,450	159,453	472,903
1940	37,598	83,737	121,335	299,009	194,140	493,149	102,501	12,280	114,781	439,108	290,157	729,265
Total	341,078	281,543	622,621	1,095,014	661,799	1,756,813	267,077	27,150	294,227	1,703,169	970,492	2,673,661

C O N F I D E N T I A L

C O N C L U S I O N S

Au cours des pages qui précèdent, nous avons essayé de déterminer les courants commerciaux ou courants d'arrivée et de sortie de marchandises dans l'Abitibi et le Témiscamingue. Nous avons, pensant que c'était surtout là l'objet de notre travail, principalement cherché à savoir ce qui vient de l'extérieur et ce qui est expédié vers l'extérieur. Dans ce but, partout où cela nous a été permis, nous avons cru devoir procéder à un relevé des wagons complets reçus au cours de l'année dernière. Ce sont ces relevés que nous avons présentés sous forme de tableaux.

Il y a évidemment beaucoup de produits qui ne sont nulle part livrés par wagons complets: ce sont ceux qui viennent par petites consignations dans des wagons de marchandises (L C L ou wagons incomplets), ceux qui sont transportés par messageries et ceux qui arrivent par la poste. On remarque cependant que la proportion en poids des marchandises voiturées par wagons incomplets varie partout entre 10 et 30 p.c. de celles que l'on reçoit au wagon complet. Il y a enfin ce que transportaient les camions et cela est partout considérable. Dans l'état actuel des choses, et plus particulièrement dans la saison d'hiver, il nous est bien difficile de nous rendre compte avec exactitude et dans le détail de l'ampleur et de la variété du mouvement de marchandises par camions. On a été jusqu'à dire que le camion transporte dix fois plus de marchandises que le chemin de fer! Ce qui peut facilement faire illusion sur le camionnage, c'est que beaucoup de ces voitures étaient en circuit fermé, à l'intérieur même de la région, et qu'ils ne vont guère en dehors.

Le camionnage qui se pratique là-bas est surtout en direction de l'Ontario vers le nord-ouest québécois. Commercialement parlant, nos voisins estiment que le "Northeastern Ontario" et le "Northwestern Quebec" constituent une même région. L'examen de certaines cartes routières et de cartes utilisées par des établissements industriels et commerciaux confirme bien cette impression. Les Ontariens considèrent que de toutes façons ils sont naturellement appelés à desservir la région. La construction du Nipissing Central leur en a permis l'accès rapide il y a une quinzaine d'années. Le réseau routier de l'Etat, constamment amélioré depuis les débuts et qui sera, nous a-t-on dit, entièrement pavé en fin de cette année, fournit aux maisons de la province-soeur un autre moyen d'approvisionner rapidement la région minière et la région agricole où nous avons enquêté. Elles ne s'en font pas faute. Leurs voyageurs visitent la clientèle avec une régularité et une fréquence qu'on n'a nulle part oublié de nous signaler. Le gros des affaires de ces maisons se fait naturellement dans le district minier qui s'étend de Rouyn-Noranda à Senneterre.

Au chapitre des routes, consignons ici quelques observations qu'on nous a maintes fois faites. Le secteur partant de Mont-Laurier a d'abord été, nous a-t-on dit, construit dix ans trop tard, après le développement des voies de communication avec l'Ontario. La route partant de Montréal et passant par Mont-Laurier pour atteindre Senneterre, Amos, Val d'Or et Rouyn-Noranda n'aura vraiment, dit-on, toute l'influence qu'on en attend au bénéfice du commerce de notre province que lorsqu'elle aura été améliorée sur tout son parcours, qu'elle sera pavée et qu'il sera possible d'y circuler plus longtemps qu'actuellement durant l'année. On reconnaît de façon générale que s'il n'est pas difficile de trouver du matériel à transporter de Montréal, par exemple, vers l'Abitibi et le Témiscamingue, il y en a par contre beaucoup moins en sens inverse.

En une matière aussi complexe que celle des courants commerciaux d'une vaste région, il resterait, pour que notre travail fût complet, bien des facteurs à étudier: statistiques du camionnage (pour autant qu'on peut en obtenir), variété des marchandises, rayon d'action des rouliers, tarifs, etc: service et tarifs des chemins de fer, rapidité des livraisons de localités de l'Ontario et de celles du Québec, "stop overs", services d'expéditions en commun de quantités de moins d'un wagon, volume des transports par messageries et tarifs de messageries; commerce par catalogues et par la poste, etc.

Il resterait aussi à étudier spécialement les courants commerciaux à l'intérieur même de la région Abitibi-Témiscamingue, à partir des centres de distribution que sont, par exemple, La Sarre, Amos, Rouyn et Noranda. Il s'agit surtout ici de distribution par camions. En ce qui concerne les livraisons par chemin de fer, les tableaux annexés aux monographies fournissent de très utiles précisions.

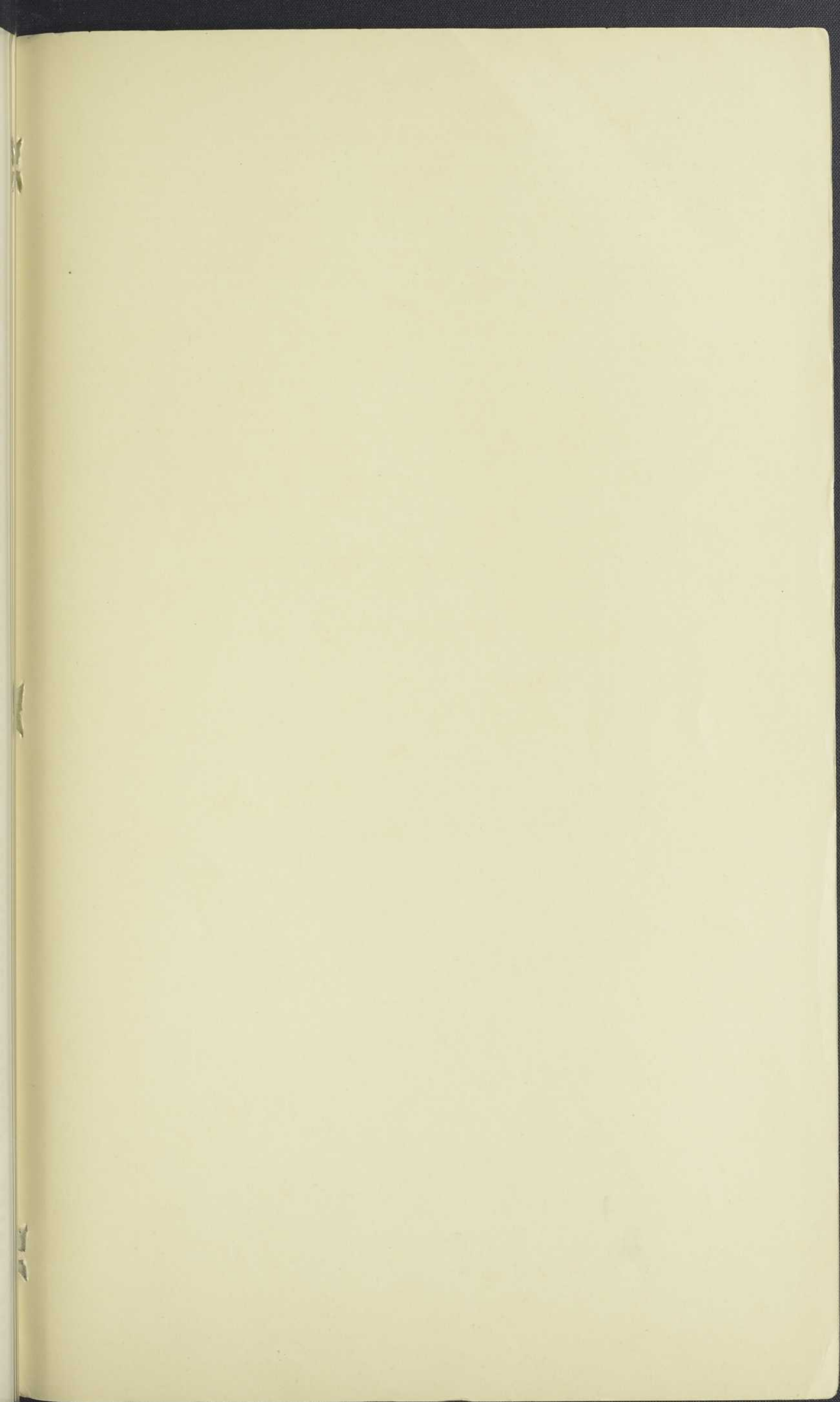
Plusieurs informateurs nous ont dit: Les gens de l'Ontario ont pris les devants dès l'ouverture de la région (région minière surtout), ils se sont emparés du commerce et ils ont utilisé les moyens nécessaires pour le garder, y compris l'ouverture de maintes succursales.

Un axiome veut que les capitaux suivent les hommes. On peut ajouter que, règle générale, les marchandises elles-mêmes viennent d'où sont venus les hommes et les capitaux. Tel nous semble bien être le cas des entreprises qu'on a montées en Abitibi et au Témiscamingue: capitaux et techniciens de l'Ontario et des Etats-Unis, puis marchandises de provenance extra-québécoise. Cela s'entend surtout des débuts. Depuis quelques années, cependant, des financiers et des marchands du Québec se sont intéressés aux possibilités minières et commerciales du district étudié. Et l'on peut dire que le Québec reprend une partie du terrain qu'il avait, par négligence ou crainte, volontiers laissé aux autres. Certains exemples de cela dans le domaine minier notamment, sont trop connus pour qu'il nous soit nécessaire de les signaler ici.

Nous en indiquerons cependant un et nous terminerons par là. C'est celui de la maison Saint-Onge Inc. grossistes en épicerie, dont le siège est à Amos et qui compte sept succursales dans l'Abitibi et le Témiscamingue. La dernière, celle de Ville-Marie, date de l'an dernier, le président de cette maison, M. Alexandre Saint-Onge, qui nous a fait l'honneur d'une longue entrevue et dont le bienveillant accueil n'a eu d'égal que la valeur de ses renseignements, fonda son établissement en 1915. Les progrès de celui-ci ont été constants. La place qu'il s'est taillée dans le commerce de la région, en refoulant parfois de dures concurrences, est la meilleure preuve qu'on puisse donner de l'intérêt qu'ont les nôtres à cultiver la région au point de vue commercial.

L'OFFICE DE RECHERCHES ECONOMIQUES,

Fortunat Fortier, chef.



BNQ



000 446 150