

Si le canal avait ses débouchés aux deux extrémités, nul doute qu'il provoquerait un volume considérable de trafic local, sans compter qu'il serait une des grandes artères fluviales pour le transport du grain.

J'énumérerai quelques-uns des avantages que la région retirera de l'achèvement de ce canal. Je parlerai surtout de la ville de Peterborough; je connais plus couramment les faits et les chiffres qui la concernent. La position de Peterborough est une indication sûre des avantages qui résulteraient aux autres villes et villages déservis par le canal de la Trent. Ce qui fera l'affaire du comté de Peterborough, le fera proportionnellement de tous les comtés situés sur le parcours du canal.

Prenons l'article du combustible. La ville de Peterborough a dépensé, l'année dernière, 43,430 tonnes de charbon. Le prix du transport entre le pont suspendu et la ville, par chemin de fer, est \$1.25 par tonne. Le charbon est livré à Oswego à 15c. meilleur marché par tonne qu'au pont suspendu. Le prix du transport par tonne entre Oswego et Trenton ou Port-Hope est de 25c., et de Port-Hope à Peterborough, par chemin de fer, de 80c. par tonne, quoiqu'il n'y ait que 30 milles de distance. Par voie du canal, si ce dernier était complété, le tarif du fret ne serait pas plus que 25c. par tonne.

Ainsi, au chapitre du charbon seulement, Peterborough économiserait, en comptant 75c. de réduction par tonne sur le prix du transport, non moins de \$32,500, pour un nombre de tonnes égal à celui de l'année dernière. M. J. M. Kilurn, gérant de la compagnie de fabrication du ciment Portland, à Lakefield, a déclaré, l'autre jour, au cours d'une entrevue qu'il a eue avec le Gouvernement, en compagnie d'une délégation, que sur le prix de 75c. par tonne de réduction, la maison qu'il représente économiserait \$35,000 par année sur le combustible seulement. L'économie réalisée sur le charbon serait de \$90,000 par année pour tout le comté de Peterborough.

Les importations des pays étrangers à Peterborough, l'année dernière, ont monté à \$2,352,739. Ce chiffre se décompose en fer, acier, jute, houille et autres marchandises lourdes, qui sont d'ordinaire du fret maritime et qui constitueraient les cargaisons de retour des barges voyageant entre Midland et Montréal, si le canal était achevé, à cause du prix réduit du transport. Les recettes de la douane à Peterborough, l'année dernière, ont été de \$335,597. Si nous fixons à \$5,000,000 le coût du parachèvement du canal, l'intérêt à 3 par 100 représente \$150,000 annuellement. Le bureau de douane de Peterborough seul, a produit deux fois plus de recettes en un an qu'il n'en faut pour payer cet intérêt.

Le rapport publié par le ministère du Commerce ne nous donne pas encore le chif-

M. HALL.

fre des exportations de la ville de Peterborough, ni la destination des produits qu'elle exporte. Je n'ai donc pas de données exactes à ce sujet. Je suis en état de déclarer cependant qu'elle exporte des millions valant de grain, de farine, de fromage, de beurre, de produits manufacturés de toutes sortes, non seulement sur le marché de Montréal, mais sur le marché florissant de l'Ouest. Le village de Lakefield lance tous les jours sur le marché 1,000 barils de ciment, tout juste le genre de commerce que les moyens de transport lents mais économiques tendraient à développer. Au point de vue des intérêts locaux, en prenant la ville de Peterborough comme indication, il ne saurait donc y avoir de doute que l'établissement des communications fluviales, par voie du canal de la Trent, sera d'un avantage incalculable pour les comtés limitrophes.

Je passe maintenant à l'idée émise par la commission que le canal pourra servir pour le transport des céréales de l'Ouest entre Midland et Montréal. Comme l'a dit l'honorable député de Simcoe (M. Bennett), Midland est plus rapproché sur les Grands lacs, que Buffalo ou Port-Colborne. Les bateaux passent de Fort-William à Midland en un tiers moins de temps, parce que le trajet est d'un tiers plus court, d'où l'avantage économique de cette route.

La compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc du Canada, reconnaissant l'importance de cette route, se propose de doubler sa voie jusqu'à Midland. Le Pacifique Canadien se propose également de construire une ligne de Victoria-Harbour ou de Midland à Peterborough pour la raccorder avec la ligne mère qui conduit à Montréal. Par le canal de la Trent, le grain a 250 milles de moins à parcourir entre les éleveurs de Midland et le port de Montréal qu'entre Port-Colborne et la même destination par le canal Welland. Midland est de 750 milles plus rapproché de Liverpool que par voie du canal Erié et des villes de Buffalo et New-York. Ainsi, Midland me paraît être, à tout considérer, le point de centralisation le plus économique pour les céréales destinées à l'exportation, et le canal de la Trent offre des prix de transport par barge très modérés entre Midland et Montréal.

J'ai par devers moi le rapport de M. L. Richards, gérant du trafic de l'"American Cereal Company". Avant de s'établir à Peterborough, où elle a dépensé \$1,000,000 à s'outiller, etc., cette compagnie prit soin d'étudier les communications de chemins de fer de tout le pays et de se renseigner sur la province d'Ontario en général, afin de pouvoir transporter le plus économiquement leurs produits et d'en alimenter le marché. Elle entra dans tous les détails économiques possibles, avant d'entreprendre une si forte dépense d'argent. Elle étudia toutes les routes, soit par Port-Colborne,