

J'ai examiné le barrage aux rapides Chisholm, et l'ai trouvé en bonne condition et en bon état de réparation. Aucune dépense n'y a été faite depuis des années. L'enlèvement de ce barrage empêcherait le flottage du bois de construction, et nuirait grandement aux opérations et aux intérêts des fabricants de bois. Il sert non seulement au flottage du bois depuis l'estacade de Percy jusqu'au barrage, mais, aux eaux basses, il facilite, en élevant le niveau de l'eau, la descente des rapides dits "les Neuf Mille," qui ne pourraient être franchis sans ce moyen. J'estime que l'on ne pourrait recouvrer plus de 2,000 acres de terre par la démolition de ce barrage, vu que la disposition particulière du lit de la rivière ne permettrait pas de retirer beaucoup d'avantages de cette démolition. Un banc de rocher, sur lequel l'eau n'atteint qu'une profondeur de dix-huit pouces, traverse le lit de la rivière à quelque distance en amont du barrage; ce qui fait refluer l'eau. L'on conçoit aisément que l'enlèvement du barrage ne produirait qu'un médiocre résultat.

Les conditions hygiéniques de la localité seraient altérées par suite de la démolition du barrage, comme l'expérience l'a démontré lors de la démolition de celui du lac Scugog. Les maladies qui en résulteraient se feraient sentir pendant des années.

Environ 400,000 pièces de bois en grume, cèdre ou bois de construction descendent la rivière annuellement, et l'enlèvement du barrage constituerait une perte sérieuse. Les travaux en cet endroit coûtent en totalité \$67,000. Sur cette partie de la rivière se trouve un petit steamer qui sert aux excursions de plaisir, au transport des passagers et comme traversier. A l'époque des hautes eaux, l'étendue des terres submergées atteint à peu près 4,000 acres, et cette submersion est causée par la construction du barrage; mais sa démolition ne donnerait pas plus de 2,000 acres propres à l'agriculture, et même dans ce cas, ces terrains ne pourraient pas être complètement assainis. Ce sont des terrains bas qui seraient toujours submergés au printemps, et même jusqu'à la fin de juin. Tous les travaux sur cette ligne ont leur utilité, et je n'ai jamais informé le gouvernement qu'une partie était inutile. Il y a 13 steamers dans la partie supérieure des canaux, 7 sur le lac Rice et un au-dessous de ce point. L'enlèvement du barrage serait nuisible, même si l'on en construisait un autre aux *Narrows*, parce que les rapides en cet endroit sont plats et rocheux; et de plus la seule glissoire qui soit en bon état ne serait d'aucune utilité si le barrage était enlevé. En outre, très peu de terrain pourrait être recouvert. Les steamers et les barges qui naviguent dans cette partie du pays ne pourraient pas se rendre aux chûtes, comme par le passé pour y charger le bois de corde et les traverses de cèdre, si le barrage était construit aux *Narrows*.

Le trafic sur le lac Rice est particulièrement important, vu que l'on n'y fait pas seulement le transport des passagers et du fret, mais aussi celui du minerai de fer des mines Marmora à Blairton, qui passe par cette route. Si la navigation cessait en cet endroit, la compagnie des mines de fer de Marmora serait forcée de suspendre ses opérations. La navigation, depuis les *Narrows* jusqu'à Harwood, passant par les écluses de Hastings et le lac Rice, devrait être maintenue, sous peine de voir cesser l'industrie minière. Je suis employé par le gouvernement fédéral. Il en coûterait \$1,000 pour démolir le barrage Chisholm. La valeur des moulins et du pouvoir d'eau à cet endroit est de \$8,000 à \$10,000. Quelques-uns des steamers sur le lac Bobcaygeon sont de grandes dimensions, et font un trafic considérable. Le revenu que le gouvernement retire de ses travaux est en moyenne de \$800 par année seulement, pendant que les dépenses s'élèvent à \$6,000 à peu près. Cette estimation n'inclut pas les recettes et les dépenses du comité des fabricants de bois qui emploie son revenu pour faire des réparations aux travaux. De ces \$6,000 de dépenses, à peu près \$2,200 ou \$2,400 passent pour les salaires et le reste pour réparations. Les taux de péage ne pourraient pas être élevés, et c'est la seule source de revenus. La construction du grand chemin de fer de jonction jusqu'à Hastings, alimenterait la navigation depuis Peterborough jusqu'à Hastings en passant par le lac Rice. Une somme de \$5,000 serait nécessaire pour mettre le barrage Chisholm en bon état de réparation, vu que les portes de l'écluse auraient besoin d'être renouvelées. L'écluse et le canal aux rapides Chisholm ne servent pas au flottage du bois.