

DOC. PARLEMENTAIRE No 19a

pour base le taux en vigueur entre Cleveland et Fort-William, celui entre Sydney et Fort-William serait d'environ 85 cents par tonne, sans rupture de charge, tandis que le taux pour cargaisons prises aux mines des États-Unis est de \$1.18 par tonne.

On remarquera qu'il y a une différence de 33 cents par tonne en faveur du charbon canadien, quant au taux du fret à destination de Fort-William. Si l'on ajoute 33 cents de droits de douane par tonne, on constate que la houille canadienne revient à 86 cents meilleur marché.

Bois de construction.—La voie navigable projetée profitera en général aux richesses forestières de la vallée de l'Ottawa, car elle permettra aux bois de cette vallée d'atteindre les importants marchés de la région des Grands Lacs.

En 1904, à Chicago, les arrivages de bois de construction se sont élevés dans leur ensemble à 1,670,272,000 pieds. Buffalo est aussi un des centres importants d'où rayonne le commerce du bois de construction canadien. Jusqu'ici on a surtout exploité le bois de pin, mais de grandes étendues de forêts de bois dur restent debout. L'exportation du bois dur a sensiblement diminué parce que, et c'est une des raisons données à ce sujet, presque tout ce bois de valeur, d'accès facile, est la propriété d'industriels qui préfèrent le garder pour s'en servir. Une voie navigable permettra d'atteindre ces forêts de bois dur, qu'on exploiterait non seulement dans un but d'exportation, mais aussi pour les besoins des manufacturiers canadiens. En outre, elle permettrait aussi le transport de grandes quantités de bois à pulpe, de bois de corde, d'écorées, etc., qui se vendent facilement. Les scieries ne se trouveraient plus alors réunies comme maintenant dans un district unique, mais dispersées le long de toute la voie navigable, ce qui serait plus avantageux pour le commerce en général.