

pour faire disparaître les injustices dont nos industries ont à souffrir en matière de tarifs de chemin de fer.

Il n'y a pas de doute que la commission des chemins de fer rend des services, mais ils ne sont pas comparables à ceux que nous vaudrait l'établissement de bons moyens de transport par eau.

Je pourrais ajouter que ces surcharges imposées par les compagnies de chemins de fer sur les industries existantes retardent l'établissement et le développement de nouvelles industries. Tout le long de la rivière Trent nous avons de magnifiques chutes d'eau inutilisées, parce qu'il est impossible d'obtenir des conditions favorables des chemins de fer. Si ce canal était construit l'industrie minotière le long de la Trent en recevrait une grande impulsion et toute cette puissance hydraulique serait utilisée.

Permettez-moi de donner une idée des pertes causées au pays par l'abandon dans lequel on laisse ces forces hydrauliques. Deux livres et demie de charbon produiront un cheval-vapeur par heure, lorsque la force est produite en grande quantité par des machines et des chaudières perfectionnées.

Une force de 2,000 chevaux-vapeur suffit à l'exploitation d'une minoterie d'une capacité de 5,000 barils par jour. Il faudra donc 18,000 tonnes de charbon pour activer cette minoterie pendant 300 jours, et moudre 6,750,000 boisseaux de blé pendant 300 jours de 24 heures. De même 20,000 chevaux-vapeur moudront 67,500,000 boisseaux, soit la totalité de la production du Nord-Ouest destinée à l'exportation. Sur une minoterie de 5,000 barils, développant une énergie de 2,000 chevaux-vapeur, les chemins de fer prélèvent un excédent de frais de transport de \$200,000 par année; sur dix de ces minoteries, qui représenteraient une énergie de 20,000 chevaux-vapeur, les surcharges dans les prix de transport par chemins de fer représenteraient environ \$2,000,000. Or, je n'exagère pas en disant que les forces hydrauliques du bassin de la Trent sont susceptibles de développer une énergie de 100,000 chevaux.

Cela veut dire qu'en laissant ces forces improductives et en ne faisant pas disparaître ces abus des compagnies de chemins de fer, le Canada perd une force motrice qui représente un million de tonnes de charbon, et nous payons \$4,000,000 par année à nos voisins des Etats-Unis pour ce charbon.

Il est inconcevable que ces communications par eau n'aient pas encore été établies dans la province d'Ontario, où nous n'avons pas de charbon de terre,—dans les anciennes parties de la province, du moins —mais où une sage Providence nous a prodigué l'énergie hydraulique.

Par le fait que ce canal n'est pas fini, la vallée de la Trent perd virtuellement un million de tonnes de charbon tous les ans. Je crois avoir démontré clairement que le grain peut être transporté par cette voie, à

raison de 2 cents par boisseau, et que si les pouvoirs hydrauliques de la Trent étaient développés, ce grain pourrait être moulu sur les lieux.

Il reste la question de savoir s'il est plus avantageux pour le Canada d'expédier le blé en Angleterre et à l'étranger à l'état brut, que de le convertir en farine, dans le pays même. Ce dernier moyen fournirait de l'ouvrage à nos ouvriers dont les gages seraient dépensés ici et profiteraient à beaucoup d'autres industries, comme la fabrication des barils, des sacs, et procurerait une foule d'autres avantages incidents.

Je prétends qu'il est de la plus haute importance, à tous les points de vue, que tout le blé du Canada, que toute la matière brute que nous produisons, soient, autant que possible, travaillés dans le pays et ne soient expédiés à l'étranger qu'à l'état de produits industriels.

Quels avantages retirerait le Canada de la mouture de ses céréales. D'abord, les déchets sont un excellent engrais pour les bestiaux et les porcs. Les vaches nourries avec ces déchets sont en meilleures conditions, elles donnent un meilleur lait, et quand on les envoie à la boucherie ou au marché, la chair en est plus tendre et plus recherchée. Ce sont autant d'avantages que nous n'avons pas, quand nous expédions notre grain en Angleterre, au lieu de le moudre ici.

J'ai démontré que les frais de transport par eau, sur la Trent, sont peu élevés et que nous avons sur ce cours d'eau une force suffisante pour moudre cinq fois plus de grain que n'en produit actuellement le Nord-Ouest. J'ai aussi expliqué que les déchets de nos minoteries nous seraient d'un grand avantage. La voie navigable de la Trent n'a pas moins de 1,000 milles et les déchets du grain pourraient être distribués économiquement dans tout le district de Midland; au moyen de chalands, on pourrait aussi les expédier à très bas prix dans d'autres parties du pays, par le Saint-Laurent, et nos cultivateurs auraient une excellente nourriture pour leurs bestiaux et leurs porcs, à des prix très favorables.

La consommation sur place des déchets du grain aurait aussi une influence considérable sur nos exportations de beurre, de fromage et de lard. L'an dernier le Canada a exporté pour plus de \$24,000,000 de fromage, et la part de la province d'Ontario dans cette exportation est de \$17,000,000. Le Canada a aussi exporté pour \$6,000,000 de beurre et \$12,000,000 de lard fumé. Ces chiffres nous donnent une idée de l'importance qu'il y a pour nos cultivateurs à élever des porcs, et des bestiaux et d'avoir une excellente nourriture à leur donner. Il n'est pas possible de se procurer une nourriture pour nos animaux à meilleur marché qu'en moulant nous-mêmes notre grain. Nous consommons annuellement pour environ \$50,000,000 de fromage, de beurre et de lard, et on voit quelle est l'importance de ces industries pour les cultivateurs du Canada, et plus parti-