

plan horizontal, sur une distance de 3 milles, dans l'espace d'une heure; il traîne 15 tonnes pesant sur une voie ferrée horizontale, sur la même distance, pendant le même temps; il traîne de 60 à 100 tonnes dans les mêmes conditions, dans l'eau. Par conséquent la traction, qui coûte quelque chose, est bien plus économique par eau que par chemin de fer. Le coût d'entretien d'un canal est futile comparé à l'entretien et l'exploitation d'un chemin de fer. Les dépenses d'exploitation ne sont pas du tout comparables. Je conclus donc que nous avons, dans le centre de la province d'Ontario, les moyens d'établir un canal pour des barges d'un tonnage de 750 tonnes, soit l'équivalent de deux trains et demi de chemin de fer, pour le transport du grain entre Midland et Montréal. On est forcé d'admettre que la question mérite considération et que nous devrions commencer immédiatement à construire le canal comme partie de notre plan national pour le transport du grain.

Je parlerai pendant quelques instants des désavantages auxquels sont soumises les villes de l'intérieur, qui, n'ayant pas de communications par eau, sont surchargées par les compagnies de chemin de fer sous le rapport des tarifs. Le canal de Trent favorisera le développement d'une vaste étendue de territoire—non moins de 1,000 milles de rives vierges dans le cœur même de la province d'Ontario. Le prix est le même pour transporter le grain à Peterborough qu'à Montréal. La compagnie de chemin de fer prend le même prix pour amener le grain, disons de Midland à Peterborough, qu'elle demande pour le transporter de Midland à Montréal.

Et si vous moudez le grain à Peterborough, le produit de la minoterie est imposé de 5 cents par cent livres pour le transport de Peterborough à Montréal. Il est incontestable que les villes intermédiaires, comme Peterborough, souffrent un fort désavantage, car elles ne peuvent moudre le grain en transit. Au lieu de n'avoir à payer que les frais ordinaires de garage, elles ont à payer en sus 5 cents par 100 livres pour le privilège de recevoir leur grain pour le moudre chez elles. Cela n'existerait pas si le canal de la Trent était construit. Afin de bien comprendre ce que signifie au point de vue des intérêts locaux, cette taxe de 5 cents par 100 livres sur les produits de la minoterie, je ferai un calcul en prenant pour base un établissement d'une capacité de 500 barils. Cette taxe représente, pour une minoterie de 500 barils, une charge de pas moins de \$20,000 par année. Les déboursés requis pour la construction et l'outillage d'une minoterie de cette capacité, y compris les élévateurs, sont de \$200,000; c'est dire que l'impôt de 5 cents représente 10 pour 100 par année du montant total versé dans l'entreprise. Notez que les chiffres que je viens d'énumérer s'appliquent au commerce d'exportation ef-

M. HALL.

fectué par les chemins de fer et par la navigation.

Il est également intéressant de comparer les tarifs qui sont offerts pour le transport aux Etats-Unis du grain du Canada et ceux qui sont offerts aux meuniers canadiens. Voici un tableau :

	Cents.
Marchandises transportées par chemin de fer, destinées à l'exportation et manufacturées aux Etats-Unis, 80 livres d'avoine légère, de Chicago à Montréal.. . . .	9.2
180 livres d'avoine roulée, de Chicago à Montréal.. . . .	21.6
140 livres de déchets de minoterie, de Chicago à Montréal.. . . .	16.8
C'est-à-dire 400 livres de produits de la minoterie.. . . .	47.16

Equivalent à 11:9c par 100 livres pour le transport des produits de la minoterie entre Chicago et Montréal par le Grand-Tronc ou par le Pacifique-Canadien et ses raccordements.

Il est important de bien se rappeler ces chiffres pour comprendre la situation qui nous est faite quand nous importons de l'avoine de Chicago à Peterborough, par chemin de fer pour l'exportation et quand cette avoine est moulue à Peterborough et expédiée à Montréal. Dans ce dernier cas, les tarifs sont comme suit :

	Cents.
Marchandises transportées par chemin de fer destinées à l'exportation et manufacturées à Peterborough :	
400 livres d'avoine, de Chicago à Peterborough.. . . .	68
80 livres d'avoine légère de Peterborough à Montréal.. . . .	9.6
180 livres d'avoine roulée, de Peterborough à Montréal.. . . .	16.2
140 livres de déchets, de Peterborough à Montréal.. . . .	12.06

Total pour 400 livres.. . . . \$1.064

Cela équivaut à 26c. 6 pour 100 livres pour le transport de l'avoine entière et moulue de Chicago à Peterborough et de Peterborough à Montréal, tandis que l'avoine moulue est transportée de Chicago à Montréal à raison de 11c. 9 pour 100 livres. Les industriels américains ont donc un avantage de 14c. 7 par 100 livres sur les industriels canadiens. Pour une minoterie d'une capacité de 500 barils, cela représente \$170 par jour; pour une minoterie de 1,500 barils, la différence serait de \$540 par jour, et pour un établissement comme celui que nous avons à Peterborough, la différence en faveur des industriels de Chicago n'est pas moindre de \$162,000 par année.

Quand on voit nos industries nationales saignées à blanc par les compagnies de chemins de fer qui leur arrachent jusqu'au dernier sou qu'elles en peuvent obtenir, je vous demande, monsieur l'Orateur, s'il n'est pas de la plus haute importance que le Parlement prenne tous les moyens possibles