

soit par Midland, soit encore par Victoria-Harbour. Elle pesa soigneusement le pour et le contre et en vint à la conviction que la route de la Trent était destinée à devenir l'une des plus économiques pour le transport du grain entre l'Ouest et les ports atlantiques. Voici les chiffres de M. Richards:

Prix d'une barge à vapeur et de ses barges de remorque, tonnage, recettes et dépenses par mois et pour une saison de sept mois :	
Une barge à vapeur en acier, 20,000 boisseaux...	\$25,000
Trois barges, 25,000 boisseaux chacune à \$10,000...	30,000
	\$55,000

De Midland à Montréal—	
Tonnage du remorqueur..20,000 boiss. de blé.	
Tonnage de trois barges..75,000	
Total... ..	95,000
	02 c. par boiss.
	\$1,900 00
	2½ voyages p. m.
	950 00
	3,800 00
	\$4,750 00 recettes p. m.
	2,909 58 dép. brutes.
	\$1,840 42 recettes nettes
	par mois.
	7 mois.
	\$12,882 94

Soient 23:22 par cent de \$55,000	
Fret payé sur cargaison descendante—Retour à vide.	
A raison de deux voyages par mois :	
Recettes.. ..	\$3,800 00
Dépenses.. ..	2,909 58
Profit.. ..	890 42
	7 mois.
	\$6,232 94

Soient 11:33 par cent sur la mise de fonds. Ce tarif de 2 cents par boisseau est calculé sur la supposition que les barges remontent à vide, c'est-à-dire que la barge à vapeur reviendrait à vide de Montréal.

M. J. T. SCHELL: L'honorable député voudrait-il me dire à quel prix il a chiffré le transport du grain ?

M. HALL: A deux cents par boisseau. Je le répète, M. Richards a préparé minutieusement ces calculs pour l'"American Cereal Company" à l'époque où elle décida de s'établir à Peterboro. Elle calcula qu'elle pouvait en toute sûreté mettre la somme nécessaire pour acheter une flotte de remorqueurs et de barges en acier aux fins de son industrie et d'autres fins encore qu'elle avait à l'étude.

Il convient maintenant de savoir quel est le prix du transport des grains, de nos jours, entre Midland et Montréal. Le tarif actuel, pour les céréales destinées à l'exportation, est de quatre cents par boisseau,

c'est-à-dire 6c. 66 du 100 livres, entre ces deux villes, par chemin de fer. M. Richards a déclaré, devant la commission du transport, qu'il en coûte 2c. par boisseau pour transporter le blé par barge à vapeur entre ces deux villes. Ainsi le transport par eau, par voie du canal de la Trent, offre une économie de 3c. $\frac{1}{2}$ par 100 livres, comparé au transport le plus avantageux possible offert par le chemin de fer du Grand-Tronc et par le Pacifique Canadien. D'après d'autres témoignages, il appert qu'on peut composer une seule remorque avec quatre barges, de sorte qu'il serait possible de transporter le grain à meilleur marché encore que 2c. par boisseau.

Le fait patent et le plus important qui ressort de ces contestations, c'est que le canal de la Trent, comme tronçon du système général de canaux canadiens, effectuerait une économie de 3c. $\frac{1}{2}$ par 100 livres dans le prix du transport du grain entre Midland et Montréal. Ce calcul est basé sur la supposition que les remorqueurs reviendraient à lège, mais il n'y a pas de doute que ces bateaux trouveraient du fret pour leur cargaison de retour. Au fur et à mesure que le trafic d'aller et retour se développerait, le prix du transport du grain diminuerait. Je ferai remarquer que les tarifs du chemin de fer le Grand-Tronc et du Pacifique Canadien sont réduits proportionnellement aux tarifs des lignes rivales des Etats-Unis qui transportent le grain de Buffalo à New-York. J'ajouterai que 4 cents par boisseau sont l'extrême limite des avantages de transport que peuvent offrir les compagnies de chemins de fer aux exportateurs de grain. Je sais que ces tarifs varient et que le prix a quelquefois descendu au-dessous de 4c. par boisseau, mais reste à savoir quel profit font les compagnies. Il me paraît irréfutable que le canal de la Trent est un moyen d'obtenir le transport le plus économique du grain entre Fort-William et les ports atlantiques canadiens. Il est un des anneaux dans l'enchaînement de nos canaux et je suis fier que la commission du transport l'a considéré comme tel. Afin de se rendre un compte plus clair des faits et des chiffres que je viens de citer, il est important d'établir la comparaison entre le prix du transport par eau et le prix du transport par chemin de fer. Quand le canal de la Trent sera complété, il aura coûté \$47,169 par mille. La moyenne du prix de construction des chemins de fer est d'environ la moitié de cette somme. Le tonnage moyen d'une barge qui naviguera sur ce canal, sera 750 tonnes. Ces barges transporteront le grain à raison de \$8 à \$10 par tonne. Le wagon ordinaire de chemin de fer pour le transport du grain se loue au prix de \$30 par tonne ou trois fois plus que par barge. Il ne peut y avoir de doute sur la grande économie à réaliser sur le transport du fret par eau. Voici un exemple bien simple. Un cheval traîne 2 tonnes pesant sur un