

nille et 10 cents la livre pour la ficelle de chanvre et d'agavé.

5. Oui ; de la corde.

MOTIONS.

La Chambre ordonne, sans débat, le dépôt des documents suivants :

Etat indiquant les importations et les exportations entre les Etats-Unis et le Canada pendant le dernier exercice des produits agricoles ci-dessous énumérés, le chiffre des droits perçus en Canada et aux Etats-Unis, et les articles qui pourraient être admis en ranchise par les Etats-Unis et le Canada : tabac, maïs, pommes de terre, orge, fèves, avoine, foin, œufs, volailles, beurre, lard, viande de boucherie, légumes, pommes, laines, bestiaux, porcs moutons, chevaux, foin, conserves de légumes ou de fruits, pommes tapées et séchées, saindoux, peaux et fromage.—M. Clement.

Copie de tous contrats passés avec des compagnies de steamers pour faire le service entre le Canada et le Mexique.—M. A. A. MacLean.

Copie de toute correspondance et de tous papiers en la possession du Gouvernement ou de quelqu'un de ses membres ou fonctionnaires concernant la destitution de Mme Sarah Smith de la charge de maîtresse de poste à Mount-Buchanan (I.P.-E.) et la nomination de M. Bishop pour la remplacer.—M. A. A. Maclean.

Copie de tous les rapports, dépositions, correspondance, documents et papiers concernant les accusations portées contre des employés des douanes à Emerson, Manitoba, pendant les deux dernières années.—M. W. J. Roche.

DEPOT DU RAPPORT DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS.

M. W. H. BENNETT (Simcoe-est) propose la résolution suivante :

Cette Chambre est d'avis que le Gouvernement devrait soumettre aussitôt que possible le rapport de la commission des transports et toutes les dépositions reçues par cette commission et que la question devrait être aussitôt discutée par elle.

La première partie de ma résolution a trait au dépôt immédiat du rapport de la commission. Celui-ci ayant déjà été communiqué à la Chambre, je n'ai pas de commentaires à faire sur ce point. La question des moyens de transport a une grande portée et le pays s'en préoccupe depuis vingt ans. Plus que tout autre problème, elle intéresse probablement plus de Canadiens et d'étrangers disposés à placer des fonds dans des entreprises de transport. Si elle n'est pas nouvelle, elle est certainement d'une importance extrême. Je ne prétends pas répandre un nouveau jour sur le sujet mais je pourrai peut-être rappeler les arguments qui ont été invoqués de temps à autre dans cette enceinte et certaines raisons que mettent de l'avant des hommes influents pour lesquels cette question n'a plus de secrets. J'espère que le Gouvernement, dans la recherche d'une solution, se guidera sur l'expérience des autres nations et sur les principes dont l'application a été heureuse,

M. FITZPATRICK.

tout en évitant les entreprises vouées à l'insuccès.

Il est un pays avec lequel le Canada peut et doit établir une comparaison. C'est le pays le plus rapproché de nous sur la carte géographique et où la situation ressemble à celle qui existe ici. Quels ont été les moyens de transport entre l'est et l'ouest auxquels la population des Etats-Unis a eu recours depuis vingt-cinq ans ? Dans la discussion de ce problème, tant au Canada que dans le pays voisin, la principale considération a trait au transport des céréales de l'ouest à l'est. Elle concerne tout particulièrement la confédération du Canada.

Il y a des années, les Américains constatèrent dans leur pays un état de choses semblable à celui qui règne aujourd'hui parmi nous, à savoir que l'Ouest serait la région agricole et qu'il fallait établir des artères commerciales pour le relier à l'Est. Ce fut le premier principe reconnu. Il y en eut un autre dont le Gouvernement et la population des Etats-Unis ne tardèrent pas à se rendre compte : l'obligation d'établir une concurrence entre les voies terrestres et les voies fluviales. Il y a plus d'un demi-siècle la population américaine se préoccupait déjà d'établir des communications par eau entre les Grands lacs et le littoral. Le canal de l'Erie fut le premier à faire concurrence à la voie ferrée et, aujourd'hui, cette concurrence est très vive. J'ai des chiffres à citer—en petit nombre, car je sais qu'il est fastidieux de les entendre—afin d'établir quel a été le résultat de cette concurrence des voies terrestres et des voies fluviales chez nos voisins. Je constate que, de dix ans en dix ans, les quantités suivantes de grain ont été reçues à Buffalo :

	Boisseaux.
1846..	6,500,000
1856..	20,000,000
1866..	52,000,000
1876..	46,000,000
1886..	72,000,000
1896..	163,000,000

Cela prouve que la méthode qu'ils ont adoptée, la méthode américaine comme on l'appelle, a eu les plus heureux effets sur le commerce du transport entre l'Ouest et l'Est. Ce commerce est établi sur le principe que le transport par eau est le moins coûteux et que c'est le transport par les plus grands vaisseaux convenablement aménagés qui coûte le moins cher. Ce système a pris des développements d'année en année, de sorte qu'aujourd'hui des bâtiments d'une contenance de 300,000 boisseaux de grain prennent des chargements dans les ports du lac Supérieur et du lac Michigan, se rendent à toute vitesse à Buffalo où leurs cargaisons sont mises dans des élévateurs. Le grain passe des élévateurs dans les vaisseaux, barges ou wagons de chemins de fer qui se dirigent en toute hâte vers le rivage de l'Atlantique.