

résultats ont été soumis à notre commission. L'examen de la statistique du mouvement de navigation des lacs—mouvement qui augmente avec une rapidité dont ne se rendent guère compte que ceux qui y prennent part—doit porter l'homme d'Etat à poser la question et voir quelle aide le gouvernement peut prêter pour développer un commerce intérieur d'un tel avantage direct pour tout le pays.

Les plus profonds changements économiques des temps modernes ont été amenés par les améliorations du transport. Celles-ci ont commencé par de petits canaux, pour se continuer plus tard (dans la première moitié du siècle) par la construction de chemins de fer, et ont toujours été en augmentant jusqu'à l'époque actuelle.

La voie ferrée de nos jours est au transport d'il y a trente ans à peu près ce que celui-ci était à la diligence et à la voiture de roulage du premier quart du siècle. L'emploi général de l'acier a donné au transport par chemin de fer une efficacité et une sûreté qui dépassent de beaucoup même les prédictions des enthousiastes. D'un autre côté, on peut dire que l'utilisation du même métal dans la construction des navires date de 1878, puisque cette année-là moins de 2 pour 100 d'acier sont entrés dans la construction des bâtiments de mer en Angleterre. De moindres inventions dans le perfectionnement des machines à vapeur marines et des locomotives ont accompagné les changements plus grands, et ont eu pour résultats d'affecter les moyens d'existence et les échanges de l'univers entier, et d'élargir grandement la ligne de séparation entre les peuples qui font des progrès et ceux qui n'en font pas.

On peut dire que dans la première partie du siècle chaque pays dépendait de sa propre agriculture pour la subsistance de sa population; les états ou les sociétés isolés par la distance ou par des chaînes de montagnes pouvaient souffrir de la famine. La valeur d'un boisseau de blé récolté dans le lointain ouest du lac Supérieur et maintenant consommé par des fileurs de coton dans le Lancashire, à 5,000 milles du champ de sa production, pouvait être absorbée par un charroi de 100 milles.

Aujourd'hui les provisions réunies de l'univers constituent l'offre visible de tous les jours; on en connaît la quantité dans toutes les villes, et l'on est parfaitement au fait de son accessibilité.

En 1869 eut lieu l'ouverture du canal de Suez, qui amena l'Est en concurrence avec la civilisation occidentale en réduisant à 30 jours un voyage de 6 à 8 mois, annihilant virtuellement la valeur de la flotte de bâtiments à voiles précédemment employée, et imposant la nécessité de raccorder d'anciens systèmes de distribution ainsi que le capital et le travail s'y rattachant.

Une partie de l'effet qu'a eu cette redistribution du commerce du monde sur les affaires de ce pays peut se voir dans la réduction d'environ 75 pour 100 des prix de transport pour le grain, et dans le fait que de 1881 à 1885 l'Inde a pu jeter sur les marchés de l'Europe à peu près 34,000,000 de boisseaux de blé par année. On peut juger de l'importance du changement où trouble commercial dans la réduction des valeurs par le fait que le commerce de l'Inde avec l'étranger, qui en 1869 s'élevait à \$527,000,000, était tombé à \$50,000,000 cinq ans après, mais avait tellement augmenté de volume qu'il exigeait, en bâtiments à vapeur, une augmentation de tonnage de 250,000 tonnes, équivalent à 500,000 tonnes de bâtiments à voiles.

On ne peut que se livrer à des conjectures sur l'avenir de ce commerce entre le nouveau monde et les nations orientales, activé par l'adoption de meilleures méthodes de production et l'aiguillon de l'ambition.

La concurrence que nous avons eu à soutenir en agriculture de la part de l'Inde a récemment été rendue plus intense par l'entrée en scène des Etats naissants du sud de notre continent sur les marchés du monde. Ces circonstances, qui changeront seulement dans la direction qu'elles ont prise, nous invitent fortement à examiner de quelle manière nous pourrions alléger les fardeaux de notre classe agricole et marcher de pair avec les progrès du monde en rendant notre transport intérieur plus facile et en en diminuant le coût.

La réduction des prix de transport par chemin de fer paraît avoir atteint sa limite; il reste à voir s'il ne serait pas possible d'étendre la navigation des lacs jusqu'à l'océan au moyen d'un canal praticable pour les navires; car bien que le développement de nos voies de communication naturelles par eau n'ait encore guère