

peuvent s'y développer. C'est la variété des ressources qui le met à l'abri des cruels revers auxquels est sujet tout pays dont la prospérité dépend d'un seul genre d'industrie. J'en citerai un exemple remarquable. Il y a quelques années, personne n'aurait pensé que l'Angleterre eût été tout-à-coup privée de son approvisionnement de coton sans voir, du même coup, tout son système d'industrie commerciale anéanti et sa population réduite à la plus profonde misère. Si l'Angleterre n'avait compté seulement que sur ses manufactures de coton, la guerre américaine aurait presque détruit son commerce. Nous voyons, cependant, que quoique la guerre ait interrompu le grand commerce du coton et que des centaines de mille ouvriers aient été laissés sans emploi, la diversité des intérêts était si grande que le peuple en détresse trouva d'autres industries; et nous pouvons féliciter l'Angleterre de ce que la crise produite par le défaut de coton n'a pas pesé plus longtemps sur ses manufactures et de ce que le commerce et l'industrie de l'empire n'ont jamais été plus prospères qu'en ce moment. [Applaudissements.] Nous devons donc nous réjouir dès l'abord de ce que, dans l'union projetée des provinces de l'Amérique Britannique du Nord, nous trouverons une sauvegarde contre les revers providentiels auxquels nous resterons exposés tant que nous n'aurons qu'une branche d'industrie, je veux dire l'agriculture. (Applaudissements.) Les ressources de ces grandes colonies et l'étendue du développement que l'intelligence et l'activité de leurs populations leur a donné sont indiquées d'une manière significative par les tableaux du commerce et de la navigation publiés jusqu'à ce jour. Je crains de fatiguer la chambre en m'étendant trop sur les faits qu'ils révèlent, mais, pour bien poser la question de l'union devant cette chambre et le pays, je dois jeter un coup-d'œil sur la position actuelle du commerce de chacune des provinces qui doivent entrer dans l'union. Pour ce qui est du commerce de ce pays, j'ai pris les rapports de 1863. Les rapports du commerce du Canada, pour cette année, en y prenant les exportations et les importations conjointement, démontrent un total de \$87,795,000. D'après le recensement de 1861, ce commerce représente \$35 par individu. La valeur des importations et des exportations du Nouveau-Brunswick, pour la même année, a atteint \$16,729,680, formant \$66 par individu de sa population. Le commerce total de la Nouvelle-Ecosse, pour

la même période, se monte à \$18,622,359, ou \$56 par individu. Dans l'île du Prince-Edouard, le commerce d'importation et d'exportation s'est élevé à \$3,055,568, représentant \$37 par individu sur la population de cette île. La valeur du commerce total de Terre-Neuve est de \$11,245,032, ou \$86 par individu. Tous ces chiffres réunis donnent pour le commerce de toutes les provinces, un total de \$137,447,567. (Écoutez ! écoutez !) Malgré le très-grand montant représenté par le commerce du Canada, le chiffre élevé de sa population fait que quand ce montant est réparti par individu, il se trouve au dessous du prorata de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, et ne forme qu'un peu plus de la moitié du montant imposé à chaque individu de la population du Nouveau-Brunswick et pas plus des deux tiers de celui de la Nouvelle-Ecosse. Toutes les statistiques auxquelles j'ai eu accès, démontrent que la position commerciale et financière de nos sœurs colonies fait qu'elles pourraient rechercher, avec honneur, des alliances partout; et on ne peut pas dire qu'en recherchant, ou en consentant à une alliance avec le Canada, elles ont pu avoir des vues locales, ou égoïstes. (Écoutez ! écoutez !) Passant à une autre question, je parlerai de la construction des navires dans les colonies d'après les rapports de 1863. Durant cette année, il y a été construit 645 navires, représentant 219,763 tonneaux. Ce tonnage énorme est la meilleure preuve que nous pouvons devenir un jour une puissance maritime importante. Ces chiffres représentent une valeur d'exportation de près de neuf millions de piastres. Le tonnage des navires du Canada, y compris la navigation des lacs, se monte à neuf millions de tonneaux; toutefois, une portion considérable de ce tonnage appartient aux caboteurs qui souvent font des voyages d'aller et retour en un seul jour. J'aime à dire que le commerce entre le Canada et les États-Unis fait valoir une grande partie du tonnage des lacs qui se monte à 6,907,000 tonneaux. Je ne puis classer dans la même catégorie les navires qui arrivent à Québec et à Montréal et qui ne font que deux ou trois voyages par année. Le tonnage des navires de long cours représentés en Canada, 2,123,000 tonneaux; au Nouveau-Brunswick, 1,386,000 tonneaux; à la Nouvelle-Ecosse, 1,432,000 tonneaux. En somme, le tonnage de long cours est aujourd'hui, sauf une faible déduction, de cinq millions de tonneaux, dont