

| | |
|------------------------------|------------|
| Du Canada..... | \$ 789,913 |
| De la Nouvelle-Ecosse..... | 2,390,661 |
| Du Nouveau-Brunswick (1862) | 303,477 |
| De Terre-Neuve..... | 4,090,970 |
| De l'île du Prince-Edouard.. | 121,000 |

Total des exportations....\$7,696,021

Ajoutez à cette somme neuf millions de piastres reçues la même année pour les nouveaux navires, et nous aurons \$16,696,021 pour les exportations du poisson et la vente de nos navires à l'étranger. (Ecoutez ! écoutez !) Avec ces faits devant nous, qui ne sont que le résultat d'un commerce partiellement développé, ne pouvons-nous pas sans crainte en augurer de meilleurs, lorsque par un mouvement énergique et combiné une nouvelle impulsion aura été donnée à ces industries importantes ? Mais il reste encore une plus forte comparaison à établir. Le ministre des finances a abordé ce sujet hier soir, mais il a à peine rendu justice à notre position, car il a exclu totalement notre navigation intérieure. Je veux parler de l'état relatif aux navires entrant dans nos ports et en sortant chaque année. Chacun comprend, comme de raison, que ces entrées et sorties de nos ports sur les lacs sont répétées maintes et maintes fois dans les rapports. Le cas est le même, par exemple, pour les bateaux passant entre les rives américaines et canadiennes, qui transportent des passagers et de petites quantités de marchandises. Il serait injuste d'inscrire le tonnage de ces bateaux chaque fois qu'ils entrent dans un port ou qu'ils en sortent au chapitre du commerce étranger. On compte néanmoins un grand nombre de navires engagés dans le commerce intérieur, et le fret entre les deux pays est très considérable ; le seul moyen convenable est de constater le mouvement de la navigation intérieure et celui de la navigation océanique. C'est ainsi qu'en 1863, on trouve que le tonnage entre le Canada et les ports étrangers s'est élevé aux chiffres suivants :

| | Entrée. | Sortie. | Total. |
|-------------------------|-----------|-----------|------------|
| Canada..... | 1,041,309 | 1,091,896 | 2,133,204 |
| Nouvelle-Ecosse..... | 712,939 | 719,916 | 1,432,854 |
| Nouveau-Brunswick. | 659,258 | 727,727 | 1,386,985 |
| Île du P.-E., 1862..... | 69,080 | 81,208 | 150,288 |
| Terre-Neuve..... | 156,573 | 148,610 | 305,183 |
| | 2,639,164 | 2,769,356 | 5,408,519 |
| Navigation intérieure. | | | |
| Canada..... | 3,538,701 | 3,368,432 | 6,907,133 |
| Tonnage total.... | 6,177,865 | 6,137,787 | 12,315,652 |

Or, M. l'ORATEUR, les États-Unis occupent la même position que nous au sujet de la

navigation intérieure ; comme nous ils la comprennent dans leurs tableaux officiels. Quelle différence croyez-vous qu'il existe entre leur tonnage et le nôtre ? La voici ;—le leur est de seize millions et le nôtre de douze, c'est-à-dire qu'il n'y a pas quatre millions de différence entre les deux pays, (Ecoutez ! écoutez !), et qu'ils ont une avance sur nous de soixante-dix ans. Le chiffre total du tonnage de la France ne donne pour une seule année que 8,456,784 tonneaux, ou quatre millions de moins que les provinces anglaises de l'Amérique du Nord. N'aurons-nous pas raison, une fois la confédération accomplie, de nous compter comme la troisième puissance maritime du monde entier, et ne pourrions-nous pas espérer de nous élever encore plus haut quand les jours de jeunesse de ce pays seront passés pour faire place à ceux de la force et de la virilité ? Je demande à mes honorables auditeurs de vouloir bien réfléchir sur l'effet que devront produire ces chiffres lorsqu'ils seront ainsi alignés dans nos rapports officiels de commerce en comparaison de tous ceux des grands pays maritimes. Est-ce qu'ils n'auront pas pour effet de fortifier notre position à l'étranger ? Ne nous donneront-ils pas de l'influence et du poids aux yeux du monde entier lorsqu'on apprendra que l'Amérique Anglaise entre pour une part si considérable dans le commerce du globe ? Si mes honorables auditeurs considèrent l'importance essentielle qu'il y a pour le Canada, à cause de sa position géographique, d'exercer une juste influence sur le contrôle d'un intérêt maritime aussi précieux, ils en viendront à la conclusion qu'ils sont méprisables les arguments dont on s'est servi pour amoindrir les avantages de l'union. (Applaudissements.) En quatrième lieu, je suis en faveur d'une union des provinces parce qu'elle donnera un nouvel essor à l'immigration en ce pays. Elle nous mettra en évidence de nouveau, attirera l'attention sur les ressources de notre sol et fera prendre la route de nos rivages à un flot d'immigration plus considérable que tout ce que nous avons eu auparavant. J'étais en Angleterre lorsque la nouvelle fut rendue publique des événements qui se préparaient en Canada et je pus être témoin de l'impression favorable qu'elle y fit. De fait, vous ne pouviez faire un pas à l'étranger, vous ne pouviez aller nulle part dans aucune classe de la société où il s'agissait du Canada ou des provinces anglo-américaines sans entendre parler de la confédération projetée avec presque de l'enthousiasme. C'est pour-