

Ce que nous voulons dire ici, c'est que le succès de cette association canadienne est une des meilleures preuves que nos compatriotes sont propres aux affaires, et qu'ils réussissent presque toujours par la rare intelligence et la probité qu'ils savent y apporter.

Dernièrement, l'Honorable Commissaire des Travaux Publics du Nouveau-Brunswick, M. Hathaway, n'a rien eu de plus pressé en arrivant à Montréal, que d'avoir une entrevue avec M. J. B. Lamère, agent général et le Président de la Compagnie, pour les informer des propositions dont il était porteur de la part de son gouvernement pour celui du Canada. Ces propositions étaient que le gouvernement du Nouveau-Brunswick s'offrait à subventionner de \$10,000 par année une ligne de vapeurs naviguant entre Québec et les ports d'en bas, et arrêtant entre autres ports à Dalhousie, Chatham et Shédiac, terminus nord du réseau des chemins de fer du Nouveau-Brunswick, à condition que le gouvernement du Canada accordât la même subvention; que si le gouvernement canadien voulait prendre la ligne, il serait libre de le faire; sinon, que l'on offrirait cette double subvention à une Compagnie particulière; qu'enfin, dans le cas où on n'en trouverait pas, le gouvernement du Nouveau-Brunswick s'en chargerait lui-même.

Nous ne connaissons pas l'accueil que ces propositions ont reçues de la part de notre gouvernement; nous ignorons aussi quel a été le résultat de l'entrevue de M. Hathaway avec les chefs de la Compagnie du Richelieu, mais ce dont nous ne doutons pas, et ce qui fait notre joie, c'est que le Directeur et le Président de la Compagnie du Richelieu ont vu que leur ligne avait une certaine renommée au dehors, et que tout probablement le Ministre du Nouveau-Brunswick a dû leur donner une idée du commerce des ports d'en bas, et des beaux profits qu'une compagnie de navigation pouvait y réaliser.

Le rédacteur de l'*Echo* a eu l'avantage dans le cours des mois de juillet et août, de voyager dans le Golfe; il est revenu à bord du même vapeur que l'Honorable M. Hathaway, avec qui il a eu la bonne fortune de converser longuement; or, une chose frappe, entre mille, c'est l'ignorance à peu près universelle où l'on est en Canada des beaux pays, des magnifiques ports de mer, de l'activité des villes naissantes et de la belle culture des provinces d'en bas. Le seul obstacle sérieux qui retarde leur progrès est le manque de débouchés, le défaut presque absolu de communication avec les autres pays et surtout avec le Canada.

L'an dernier, l'*Arabian* et le *Lady Heul* formaient une ligne de navigation régulière qui visitait ces ports tous les huit jours; ils purent à peine suffire dès leurs premiers voyages à prendre tout le fret et les passagers qui s'offrirent. L'*Arabian* a été vendu par son propriétaire aux États-Unis, et le *Lady Heul* est resté seul cette année: on comprendra l'insuffisance absolue de ce navire, quand on saura qu'à chaque voyage, il refuse depuis le printemps le tiers de ses passagers et plus de la moitié de son fret. C'est avec répugnance que le Gouvernement canadien laisse ce steamer faire ce trajet, car il a été construit pour le service des phares et le remorquage, et nullement pour prendre du fret et des passagers. Ce n'est qu'après coup qu'on y a fait une chambre et quelques cabines.

Qu'une compagnie de navigation mette sur cette ligne deux bons et puissants bateaux à vapeur pourvus

de 100 à 150 chambres chaque, que les équipages soient composés de ces marins canadiens du Golfe qui unissent à l'intrépidité une connaissance parfaite des côtes, que le service soit fait avec la même urbanité et les mêmes attentions qui distinguent ceux du *Lady Heul* et ceux des vapeurs de la Compagnie du Richelieu, que l'on fasse connaître au public touriste aussi bien qu'aux négociants les ressources des ports d'en bas, et l'on se convaincra que si ce que nous disons ici des profits à faire est encore au-dessous de la réalité.

Beaucoup s'opposent à la construction du chemin de fer Intercolonial; eh bien! nous conseillons à ceux qui favorisent le projet comme aux autres de prendre un moyen terme qui coûtera beaucoup moins à la Province et suffira encore pour bien des années aux besoins économiques des colonies, c'est de tenter l'essai d'une ligne de communication régulière entre les trois provinces du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse et de l'Île du Prince Édouard avec le Canada. Un chemin de fer serait trop pour le moment; les pays qu'il parcourrait ne sont pas encore prêts, et deux ou trois bons steamers suffiraient à leurs exigences. Puis, dans quelques années, quand le commerce aura pris un cours régulier, quand les terres seront ouvertes sur une assez grande profondeur, quand l'industrie aura assez fait de progrès, alors qu'on songe à remplacer les vapeurs par le chemin de fer; le temps sera peut-être venu. Jusque là, un chemin de fer Intercolonial serait une bonne voie militaire en cas de troubles, mais rien de plus.

Et d'ailleurs, ce n'est pas autre chose que demandent les négociants et les hommes d'affaires des ports du Golfe. Ils ont déjà le chemin de fer de St. Jean qui met la Baie de Fundy en communication directe avec le Golfe par Shédiac; ce qu'il leur faut c'est une ligne de vapeurs qui alimente ce terminus ou serve de débouché. Or, à l'heure qu'il est, ils n'ont que le *Lady Heul*, et ce vapeur pour eux est un peu mieux que rien, mais pas plus.

Encore une fois, nous sommes heureux que le Commissaire des Travaux Publics du Nouveau-Brunswick soit entré en relations avec la Compagnie du Richelieu et que les chefs de celle-ci aient une connaissance, pour ainsi dire officielle, des affaires qu'ils pourraient faire avec les Provinces du Golfe. Si les Gouvernements du Canada et du Nouveau-Brunswick consentent à subventionner une Compagnie de navigation pour le Bas du fleuve et les Ports voisins, il semble que ce serait un motif de légitime orgueil pour nous de voir une compagnie canadienne en profiter pour porter jusque dans le Golfe, la renommée de nos maisons et de notre esprit d'entreprise. Il serait beau de donner ce signe d'existence et de prospérité nationale à nos compatriotes des Provinces d'en bas, et d'établir entre 70 à 80 mille Acadiens et nous, à part les relations commerciales, ce courant de sympathies et de tendances si nécessaires entre deux peuples destinés à marcher ensemble, et à s'entraider dans l'avenir réservé aux Provinces de l'Amérique britannique du nord.

Nous publions aujourd'hui la chanson du "Pied qui r'mue." C'est pas un chef-d'œuvre de poésie et de musique, tant s'en faut; mais enfin cette chanson est populaire en France