

et une juste compensation pour ses services. La concurrence ne lui permettra pas d'en exiger davantage.

4. *Amélioration de la navigation du Saint-Laurent.* Ce sujet a été discuté à la dernière session, dans l'assemblée, sur une pétition de l'association du Saint-Laurent, et sur le rapport d'un comité spécial. Les communications par eau des Canadas n'ont point d'égales au monde. Le Saint-Laurent, dans son état naturel, offre maintenant une communication à travers les deux provinces jusqu'à la mer, ce grand chemin des nations, le long de laquelle il peut se faire un échange de produits avec facilité et comparativement à peu de frais. La population des deux provinces réside sur les bords du Saint-Laurent ou de rivières, souvent navigables, qui tombent dans le Saint-Laurent. Jamais canal ne pourrait soutenir une concurrence avec le Saint-Laurent, s'il était rendu partout navigable : il servirait de débouché au commerce de toutes les contrées arrosées par ses eaux, aussi naturellement qu'il porte ces eaux mêmes à la mer, sans effort, sans grandes dépenses, et sans frais de réparation. Tout ce que l'art et les réglemens artificiels peuvent faire n'empêchera pas le commerce de revenir à la fin dans ce canal naturel. Mais l'œil du génie, fortifié par la science, et libre des entraves d'un esprit d'imitation servile, est nécessaire pour indiquer les améliorations qui conviennent le mieux, dans des circonstances qui n'existent dans aucun autre pays. Les objets à atteindre sont d'économiser le tems et d'éviter les déchargemens d'un vaisseau dans un autre. Si l'on ne peut pas faire ensuite que les vaisseaux d'une capacité suffisante pour un voyage de mer puissent monter jusqu'au plus haut point des eaux navigables du Saint-Laurent, les bâtimens propres à la navigation des parties les plus hautes de ces eaux devraient être capables de recevoir les charges des vaisseaux arrivant de la mer, et de les porter aux lieux principaux de leur destination, sans autre changement de vaisseau. Le travail, les dépenses, la perte de tems, les risques et les dommages occasionnés par les déchargemens et rechargemens fréquens, forment un des plus grands obstacles que le commerce ait à surmonter. Les améliorations devraient commencer au point où sont arrêtés maintenant les vaisseaux qui viennent de la mer, et être continuées en montant, sur un plan à permettre que les marchandises destinées pour aucune place sur les bords du Saint-Laurent ou des lacs arrivassent à leur destination sans être de nouveau transvidées. Des améliorations sur un tel plan rendraient tous les canaux des Etats-Unis tributaires du Saint-Laurent, et permettraient aux parties occidentales de la Nouvelle-York, de la Pensylvanie, et au pays situé sur les bords de l'Ohio, d'envoyer leurs produits à la mer et de recevoir leurs fournitures par le Saint-Laurent, à meilleur marché que par aucune autre route. Mais sommes-nous mûrs pour une pareille entreprise ? qui coûterait pourtant moins d'abord, et ne demanderait pas tant de réparations ensuite, que le canal de New-York. Nous avons du crédit : mais pourrions-nous obtenir une administration assez capable, assez responsable, et assez économique ? pourrions-nous prévenir les effets paralysans de la faveur et des spéculations de l'intérêt individuel dans sa composition ? Sinon, il vaut mieux nous contenter, pour le présent, des améliorations temporaires les plus promptes et les moins dispendieuses, et de l'administration la plus sûre que nous pourrions obtenir, dans la certitude que les améliorations grandes et durables ne peuvent pas être bien éloignées.