

Le Négociant Canadien

MONTREAL, JEUDI, 20 MARS 1873.

PARLEMENT FEDERAL.

(Correspondance particulière du N.-Canadien.)

Ottawa, 18 Mars 1873.

La semaine parlementaire qui vient de s'écouler a été peu féconde en événements importants pour le commerce du pays. L'adresse en réponse au discours du trône a été l'objet d'un assez long débat, dans lequel toutes les questions sont entrées plus ou moins à propos. La plupart des orateurs ont parlé des projets d'améliorations des canaux et se sont prononcés énergiquement en faveur de l'exécution immédiate des travaux si essentiels à la prospérité future du pays. Il n'y a point sur cette question de différences d'opinions dans les chambres, et tous les députés paraissent animés d'un désir égal de voir pousser vigoureusement cette grande entreprise nationale.

M. Lanthier, député de Soulanges, a commencé à présenter les requêtes qu'il a fait signer en faveur du creusement d'un canal sur la rive nord du fleuve St. Laurent, au lieu de l'amélioration du canal actuel de Beauharnois. Il y a déjà quelques mois que cette question est sur le tapis. M. Lanthier a obtenu que le gouvernement fit faire une exploration et l'on affirme que le rapport de M. Baillargé, l'ingénieur nommé à cet effet, est complètement favorable au nouveau canal projeté.

Les requêtes présentées n'ont pu être reçues parce qu'elles demandent un vote d'argent qui doit toujours venir de l'initiative la Couronne, ce qui n'empêche point M. Lanthier de continuer activement sa campagne.

J'apprends que des contre requêtes seront présentées cette semaine en faveur de l'amélioration et de l'extension du canal actuel de Beauharnois.

Ces pétitions allèguent que si le canal était creusé sur la rive nord, la navigation s'ouvrirait un mois plus tard le printemps et se terminerait de bien meilleure heure l'automne, à cause des glaces qui s'y amoncellent jusqu'à une hauteur extraordinaire; que les frais d'amélioration seraient incomparablement moindres que ceux d'un canal entièrement nouveau; enfin que l'extension du canal offrirait les avantages réclamés pour le projet-Lanthier sans aucun de ses inconvénients péremptoires.

Naturellement, ce débat comporte une foule de questions de faits et de génie qui

ne peuvent être élucidées clairement que par une exploration soignée par les meilleurs ingénieurs civils. Il n'est pas besoin d'être ingénieur cependant pour savoir que ce serait une chose fort extraordinaire et tout à fait nouvelle que l'existence de deux canaux pour éviter le même obstacle, tous deux la propriété du même gouvernement.

Vendredi l'Hon. M. Mitchell a introduit quelques-unes des résolutions dont il avait donné avis et dont je vous ai transmis le texte dans ma dernière lettre. Les deux premières qui ont rapport au pilotage en bas de Québec, ont été ajournées; les négociations entamées entre le gouvernement et la députation des pilotes n'étant pas encore terminées.

La troisième résolution qui avait pour but "d'amender les actes relatifs aux gardiens de port à Montréal et à Québec, en établissant de meilleurs dispositions pour empêcher les navires chargés de grain de laisser ces ports sans des certificats convenables des gardiens de port" ordonne qu'aucun navire ne pourra obtenir sa feuille de route de la Douane avant d'avoir produit un certificat du gardien du port témoignant qu'il a été convenablement chargé. Avant d'accorder le certificat, le gardien devra examiner soigneusement le navire.

Les pénalités imposées sur ceux qui ne se conformeront point à cet ordre sont considérablement augmentées.

Cette mesure s'appliquera spécialement aux ports de Montréal et de Québec et n'atteindra que les navires d'outre-mer. Elle ne concerne nullement ceux qui font le commerce de transit dans les eaux intérieures du Canada.

L'Hon. ministre de la Marine attribue à l'habitude de surcharger les navires océaniques les nombreux naufrages qui ont lieu presque tous les automnes.

L'Hon. John Young promit son appui le plus cordial au bill qui sera introduit, tandis que M. Coffin, député de Shelburne, N. E., signifia son intention de s'opposer à son adoption. Il n'y a pas le moindre doute que la mesure passera sans encombre.

L'Hon. M. Mitchell a introduit une autre résolution déclarant "qu'il est expédient d'établir de meilleures dispositions pour le maintien du bon ordre à bord des steamers à passagers enregistrés en Canada." La principale disposition est celle qui ordonne que tout passager à bord d'un bateau à vapeur qui se conduira d'une manière désordonnée et qui refusera d'obéir aux ordres du capitaine, pourra

être débarqué au port le plus voisin. Il en sera de même de tout individu qui ne pourra ou ne voudra solder le prix de son passage.

L'Hon. ministre de la Marine fit adopter une résolution déclarant "qu'il est expédient de pourvoir par des lois à prévenir les accidents causés aux navires, en laissant les ports canadiens à certaines saisons de l'année par suite des changements sur les ponts et d'imposer des peines pour toute contravention à telle loi."

La mesure dont il est ici question a été longuement débattue à la dernière réunion de la chambre de commerce de la Puisseance. M. Fry, de Québec, a lu un mémoire dans lequel il assurait que les trois quarts des accidents de navigation qui arrivent en automne sont causés par le fail de ces chargements de bois sur les ponts des navires.

Un vaisseau prend une cargaison générale pour l'Angleterre ou les Indes Occidentales, et il ajoute sur le pont une certaine quantité de bois de service en sus.

Dans les moments de tempête ou de grosse mer, ces pièces de bois se dérangent et se portent tantôt à droite tantôt à gauche, en avant ou en arrière, font perdre au vaisseau sa stabilité et son équilibre, occasionnant ainsi de nombreux naufrages. Les risques ne sont pas aussi grands dans la belle saison d'été.

La mesure introduite par M. Mitchell ordonne que les navires ne pourront prendre de bois sur les ponts depuis le premier octobre jusqu'au seize de mars.

M. Doul, l'un des députés de Cap Breton, fit valoir de nombreuses objections et annonça qu'il s'opposerait énergiquement à l'adoption de ce bill.

Un bill amendement l'acte de Faillite de 1869 sera introduit par M. Ed. Carter, député de Brome. Le gouvernement a déclaré qu'il n'avait pas l'intention de prendre lui-même en main cette question.

Les Comptes Publics pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1872 ont été distribués depuis ma dernière lettre. Nous voyons que le montant total reçu au compte du revenu consolidé s'élève à \$20,714,813.68 et les dépenses à..... 17,589,468.82

Laissant un excédant de
revenu de..... \$ 3,125,344.86
Voici le tableau des sources d'où provient ce revenu :
Douanes.....\$ 12,787,982.02
Excise..... 4,735,651.65