

trop onéreuse, il est à espérer qu'un amendement de ce genre sera proposé et adopté.

Le tout, néanmoins, respectueusement soumis,

JOHN YOUNG,
Président.

Ottawa, 17 janvier 1872.

Le secrétaire donna aussi lecture du rapport du trésorier qui prouve que les recettes de l'année ont été de \$1082 et les dépenses de \$1024, laissant en caisse une balance de \$58 00.

Sur motion de M. Joseph, secondé par M. Howland, le rapport fut reçu et adopté.

On procéda ensuite aux élections qui donnèrent le résultat suivant:—

Président:—W. McGivern, de Hamilton;

Vice-président:—Henry Fry, de Québec.

Comité exécutif:—MM. Thomas Rimmer et L. E. Morin, de Montréal; Fairweather, de St. Jean, N. B.; W. H. Howland, de Toronto; J. Carruthers, de Kingston; Watson, de Hamilton; Skead, d'Ottawa, et Smith, de Petrolia.

Le nouveau président remercia la chambre de l'honneur qu'elle lui conférerait et la réunion fut ajournée au soir du même jour.

AMÉLIORATION DE LA NAVIGATION.

L'Hon. John Young annonça qu'il avait préparé une résolution relativement à l'amélioration de la navigation du St. Laurent et à celle du havre de Montréal. Durant plusieurs années cette entreprise a occupé l'attention publique. En 1844, le gouvernement commença les travaux, puis les abandonna après avoir dépensé \$400,000. En 1850, les travaux furent repris par la Commission du havre et discontinués quand la profondeur du chenal eut atteint 16 pieds. En 1859, cette profondeur fut portée à 20 pieds. Il a été prouvé que l'emploi de vaisseaux d'un plus fort tonnage sauvait 25 centins par baril de farine et davantage sur l'autre fret. Depuis lors le canal est passé sous le contrôle du gouvernement. Il est devenu totalement insuffisant pour le tonnage des vaisseaux qui visitent actuellement nos ports qui a atteint 4,000 tonnes.

Il y a cette différence entre la navigation océanique et celle des canaux que la première doit prendre la plus forte cargaison possible tandis que l'autre doit aspirer au plus grand nombre de voyages.

Ontario est plus intéressé que Montréal même à ce que le chenal soit creusé à 24 pieds à l'eau la plus basse. Cette amélioration coûterait à peu près \$1,000,000. C'est pourquoi il fait motion qu'il soit

Résolu:— Comme les taux du fret sur les steamers océaniques dépendent de la grandeur de ces vaisseaux et comme il est important que les vaisseaux, du plus fort tonnage naviguant sur le Saint Laurent puissent remonter la rivière jusqu'à un point où ils pourront rencontrer les vaisseaux des canaux et des lacs sans qu'il soit nécessaire d'opérer, avant, un transbordement, le Bureau de Commerce est d'avis que le chenal de la navigation entre Québec et Montréal, qui est maintenant un des Travaux Publics du Canada, devrait être creusé de façon à donner un tirant d'eau de 24 pieds aux eaux basses et qu'une requête dans ce sens soit présentée au gouvernement le pressant de commencer ces travaux au plus tôt, dans l'intérêt de tout le Canada."

M. Fry, de Québec, prétendit que Montréal avait déjà plus de commerce qu'il pouvait en accommoder; qu'il faudrait 10 ans et \$5,000,000 pour creuser le chenal à 24 pieds, qu'une fois l'ouvrage terminé, il serait totalement insuffisant attendu que bientôt l'on construira des vaisseaux de 10,000 tonnes, et qu'en un mot il

ne voulait pas que Québec fut taxé pour se faire enlever son commerce.

Il proposa en amendement qu'il fut résolu:

"Que cette chambre est d'opinion qu'il est du devoir du gouvernement de ne pas entreprendre le creusement du lac St. Pierre, et de construire les canaux projetés, avant d'avoir élargi les canaux Welland, du Saint-Laurent et d'Outaouais, suivant l'entente qui a eu lieu à cet effet lors de l'union des Provinces."

MM. Perry et Cameron d'Ottawa, parlèrent fortement en faveur de la canalisation de la Rivière des Outaouais.

M. M. P. Ryan démontra que le creusement du lac St. Pierre était réellement une entreprise nationale et que tout le pays y était intéressé. Il démontra que Montréal n'agissait pas par égoïsme puisque ses délégués avaient appuyé le projet de canal de la Baie Verte et qu'ils appuieraient la canalisation de l'Ottawa, après avoir voté pour l'élargissement du canal Welland.

En creusant le lac St. Pierre, on réduit le prix du fret et tout le profit est pour le cultivateur et le producteur d'Ontario. L'Hon. John Young répondit éloquemment à M. Fry et lui prouva qu'il était dans l'erreur sur tous les points. Le havre laisse à désirer; mais les marchands de Montréal veulent un changement qui leur donne un contrôle sur la Commission, et les inconvénients dont on se plaint auront bientôt disparu.

MM. Hugh McLennan, de Montréal, Watson, de Brantford, Doherty, de St. Hyacinthe, Rimmer, de Montréal, McGillivray d'Ottawa, Wilkes de Toronto, Jarvis de Sarnia, prirent tour à tour la parole, tous reconnaissant le caractère national de l'ouvrage, mais plusieurs prétextant que le Canada n'est pas assez riche pour faire tant d'entreprises à la fois. Il faut d'abord permettre aux produits d'arriver à Montréal avant de songer à les expédier en Europe.

Finalement, l'amendement de M. Fry fut adopté par un vote de 18 contre 12.

M. Hugh McLennan proposa, et il fut unanimement résolu:—

"Que cette Chambre, tout en ne pouvant recommander immédiatement la dépense des fonds nécessaires à l'amélioration de la navigation entre Montréal et Québec ou du Havre de Montréal, recommande que le gouvernement accorde à la ville de Montréal la permission de faire des travaux au moyen d'une commission du Havre, et de payer ces travaux à même l'augmentation des revenus."

Sur motion de M. Watson, un sous-comité fut chargé de préparer un mémoire au gouvernement sur la nécessité pressante d'améliorer les canaux du Welland et du St. Laurent. Une résolution fut aussi adoptée félicitant le gouvernement d'avoir commencé à améliorer la navigation du Richelieu entre St. Jean et Rouse's Point.

Et la Chambre s'ajourna au lendemain à 10 heures du matin.

SECOND JOUR.

Ottawa, 18 janvier 1872.

CANAL DE LA BAIE VERTE.

M. Burton, de St. Jean, N. B., proposa une résolution exprimant le plaisir éprouvé par la Chambre de Commerce à la vue des progrès faits dans l'amélioration de la Baie Verte, et pressant le gouvernement de construire le canal aussitôt que possible. La réalisation de ce projet diminuerait de moitié les prix du fret entre Ontario et la Baie de Fundy.

La résolution fut vivement appuyée par MM.

Lindsay, de St. Jean, John Young et M. M. P. Ryan, de Montréal, et unanimement adoptée.

PILOTAGE SUR LE ST. LAURENT.

M. Henry Fry, de Québec, proposa secondé par l'Hon. John Young, de Montréal, et il fut résolu:—

Que la Chambre de Commerce de la Puissance voit avec regret que le gouvernement n'a encore pris aucune mesure pour améliorer le système de pilotage qui existe actuellement dans le St. Laurent, lequel a déjà été déclaré basé sur des principes faux et conduisant à de sérieux embarras.

Que cette Chambre est d'opinion que dans le but d'encourager le commerce direct avec les Indes occidentales et Terre-Neuve, il est désirable que l'exemption de l'obligation de prendre un pilote soit étendue aux bateaux à vapeur qui font ce commerce et à tous les vaisseaux dont le tonnage n'excède pas 300 tonnes; et elle demande avec instance de faire subir tels amendements à la loi.

CHEMINS DE FER.

M. Howland, de Toronto, amena sur le tapis la question des chemins de fer. Il voudrait qu'une ligne ferrée non interrompue fut établie entre Toronto et Québec, de manière à créer un débouché pour les produits des Etats de l'Ouest et d'Ontario. Il y aurait à relier Toronto à Carleton Place, et à se servir des chemins de colonisation et de la rive nord. La construction de l'anneau manquant requerrait un capital de \$1,000,000. Le gouvernement n'aurait qu'à donner un octroi de 12,000 acres de terre ou un subsidé de \$3,000 par mille pour eu assurer le succès.

Il proposa la résolution suivante:

"Que, en vue de la construction probable des lignes de la Rive Nord et de la Colonisation du Nord, il est désirable qu'une ligne soit construite pour les chemins de fer de l'Ouest, près d'Ottawa, vù que par ce chemin une nouvelle ligne de l'Ouest à la mer serait assurée et faciliterait non seulement le commerce canadien, mais aussi, en correspondant avec le Grand Occidental du Canada, donnerait une nouvelle route par laquelle les produits des Etats-Unis pourraient atteindre les ports de l'Atlantique."

M. Perry lut une longue communication sur l'excellence du chemin de fer de la rive nord tant au point de vue commercial que militaire. Une longue discussion eut lieu, à laquelle participèrent MM. Cameron, Young, Reid, Watson, Rimmer et Skead. Finalement la motion de M. Howland fut adoptée.

HONORAIRES CONSULAIRES.

M. Smith, de St. Jean, appela l'attention de la Chambre sur l'énormité des honoraires consulaires et des droits de douane imposés sur les produits canadiens à leur entrée aux Etats-Unis. Les exportations de St. Jean, l'année dernière, ont été de \$6,000,000, les importations de \$5,000,000. Il conclut en proposant de prier le gouvernement canadien d'attirer l'attention du gouvernement américain sur l'énormité des honoraires consulaires et autres prélevés sur les produits exportés aux Etats-Unis, lesquels sont une lourde charge pour St. Jean.

Après quelques explications fournies par les délégués américains, la motion fut retirée.

UNION DOUANIÈRE.

L'Hon. John Young proposa de donner instruction au Conseil de la Chambre de nommer des délégués chargés de conférer avec la Chambre nationale de Commerce des Etats-Unis à sa prochaine réunion du mois de février, à Washington.

La discussion fut commencée par M. McGillivray qui dit que l'abolition du traité de