

modifications suscitées par les modifications apportées au tarif de fret de l'Intercolonial le printemps dernier, lorsque ce chemin de fer est tombé dans le réseau de voies ferrées du gouvernement "Government Railway System." Le 31 mars, le conseil avait à Québec une entrevue avec le gérant général du trafic des chemins de fer fédéraux. Il est résulté de cette entrevue des changements importants dans le tarif et la promulgation pour la saison d'été d'une échelle de taux satisfaisante.

**Expédition et livraison du fret océanique à Québec.**—Dès l'ouverture de la navigation le printemps dernier, des marchands et industriels de Québec se plaignaient à des membres du Conseil de la façon cavalière, avec laquelle le port de Québec était traité au point de vue de l'expédition et de la livraison du fret océanique. D'après leurs déclarations, le port de Québec était systématiquement ignoré, non seulement par les différentes compagnies transatlantiques, mais même par celles d'entre elles qui étaient subventionnées pour le service des malles. Les compagnies refusèrent d'abord de prendre à Québec des consignations de marchandise; quelques temps après, elles se ravisèrent et acceptèrent le fret de Québec, mais pour le faire transporter par bateau à Montréal et là le mettre à bord de steamers en partance pour l'Europe.

La chambre avait déjà porté plainte à ce sujet il y a un an, dans un mémoire adressé à l'hon. Premier Ministre du Canada. Le Premier Ministre répondit alors qu'il ignorait complètement que pareil état de choses existât, et qu'il verrait à ce que dans tout futur contrat de malles, il fut stipulé que les steamers arrêteraient à Québec au départ et à l'arrivée, pour prendre voyageurs et marchandises, dussent-ils attendre pour cela un mois dans le port. (textuel).

La situation restant la même, le conseil crut devoir envoyer une nouvelle requête à Sir Wilfrid Laurier. Ce document n'étant pas parait-il, arrivé à destination, le conseil dut envoyer une copie du document. Subséquentement à cette requête, le secrétaire de la chambre eut une entrevue avec Sir W. Laurier qui lui expliqua que le gouvernement n'avait fait avec la ligne Beaver qu'un contrat pour le service des malles, et que la compagnie était libre de traiter le fret de Québec à sa guise; que, d'autre part, une escale à Québec coûterait fort cher; que le quaiage du port n'était pas encore suffisamment développé et que de plus, les conditions de chargement et déchargement de navires dans le port étaient onéreuses.

Au cours de la correspondance avec le premier ministre, le conseil a représenté que les prétentions des compagnies étaient par trop exagérées, que de part et d'autre on tournait dans un cercle vicieux; que s'il n'y avait pas à Québec autant de fret que l'on voudrait, c'était parce qu'il n'y venait pas de steamers pour le charger; que lorsque des steamers arrêteraient régulièrement il se produirait un mouvement de fret plus actif; que le seul bassin extérieur du port pouvait accommoder dix à douze steamers à la fois, et que si les capitaines de navires se plaignaient des taux exorbitants de chargement, c'était parce qu'ils s'en laissaient imposer par certains ouvriers, vu qu'il n'y avait aucune organisation ouvrière dans le port pouvant s'arroger le droit de réglementer le travail.

Sir Wilfrid Laurier a finalement informé le conseil que le gouvernement était à négocier un nouveau contrat pour le service des malles canadiennes et qu'il espérait que ce contrat rendrait justice à tous les intéressés.

**Steamers rapides.**—Le conseil qui s'occupe depuis près de dix ans de cette question, est encore revenu à la charge cette année. Le 20 octobre dernier, il adressait un long mémoire à ce sujet à l'hon. ministre du commerce. Il en profitait aussi pour porter encore une fois à la connaissance du gouvernement les griefs de Québec à l'endroit du fret d'importation et d'exportation; et insister à ce que dans tout contrat qui sera négocié pour le service de steamers rapides, Québec soit justement traité; que les taux de fret entre Québec et Liverpool soient ajustés en proportion de la distance sauvée, ou tout au moins qu'il ne soient point plus élevés qu'à Montréal; et que les steamers fassent escale à Québec pendant au moins douze heures diurnes pour y prendre voyageurs et marchandises. Si cet arrangement offrait quelque difficulté, le conseil a demandé que l'un des steamers fasse de Québec le terminus de son service. Le conseil a aussi insisté à ce que les futurs steamers soient des plus rapides et des mieux aménagés qu'il existent.

**Taxes du port.**—Dès l'automne de 1897 le conseil se mettait en rapport avec la Commission du Havre de Québec, dans le but d'obtenir de la Commission une réduction et révision de son tarif, pour permettre au port de Québec de lutter à armes égales avec d'autres ports du Saint-Laurent. Après échanges de plusieurs lettres, la Commission a définitivement informé le conseil qu'elle s'occupait de remodeler sérieusement son tarif de façon à offrir sinon plus, du moins autant d'avantages qu'ailleurs.

Quelque temps auparavant d'entrer en correspondance avec la Commission du Havre, à la date du 16 novembre 1897, le conseil faisait distribuer à profusion en Europe et sur le continent une circulaire, dans laquelle étaient énumérés par le détail les avantages de premier ordre que le port de Québec possède et les facilités exceptionnelles qu'il offre au commerce maritime.

Le 25 avril dernier, le conseil publiait et faisait distribuer de même façon une autre circulaire du même genre.

**Bassin de carénage.**—Ansinôt après l'assemblée générale annuelle du 12 décembre 1897, et après avoir organisé ses bureaux d'examineurs et ses comités permanents, le conseil de la Chambre a dû s'occuper du bassin de carénage à Lévis. Il a prié le gouvernement fédéral d'en remettre le contrôle et l'administration à la Commission du Havre de Québec, et en même temps a signalé la nécessité d'agrandir le bassin de façon à lui permettre de faire face aux nouveaux besoins du commerce maritime.

**Commerce de glace.**—L'an dernier, il y a eu disette de glace en Europe. Des négociants se sont adressés l'hiver dernier à la chambre de commerce pour savoir s'il n'y aurait pas moyen pour le Canada, d'exporter comme la Suède et la Norvège, de la glace en Allemagne et en Angleterre. Il s'en est suivi toute une correspondance qui a eu pour résultat de faire constater que la glace importée de Norvège à Londres, coûte au maximum 20 shillings le tonneau, tandis que, importée du Canada, elle ne

coûterait pas moins de 40 shillings la tonne.

**Le tarif de la Commission du Havre.**—Le conseil a vu avec grande satisfaction l'agitation qui s'est produite dernièrement dans le public et plus particulièrement dans la presse, au sujet de certaines questions économiques qui s'appliquent directement au port de Québec, entre autres, celles de taxes qu'on y prélève sur la marine marchande.

Il a été d'autant plus heureux de cette manifestation d'opinion que dès le 15 octobre 1897 il provoquait lui-même le mouvement qui occupe aujourd'hui les esprits.

Désireux de mettre cette question en pleine lumière, le conseil prenait, il y a quelque temps, l'initiative d'une conférence avec la Commission du Havre de Québec. Cette conférence avait lieu jeudi, le 1er décembre, au bureau de la Commission.

Le Conseil présenta alors aux Commissaires un mémoire de recommandations dont la tendance générale était de ramener le tarif du port de Québec à la même formule que celui du port de Montréal. De leur côté, les Commissaires soumièrent au Conseil de la Chambre un état comparatif des taxes prélevées dans le port de Québec et celui de Montréal. L'objet principal de ce rapport était de démontrer que le tarif de Québec n'est guère plus élevé que celui de Montréal.

Il fut donc alors convenu de part et d'autre que le Conseil étudierait le mémoire des Commissaires et que ceux-ci, avant de remodeler le tarif du port, attendraient les recommandations finales du Conseil de la Chambre.

Le Conseil a cru devoir s'arrêter aux recommandations suivantes qu'il a communiquées à la Commission du Havre.

10—La taxe d'accostage ne devrait pas être prélevée qu'au pro-rata du séjour du navire dans le port lorsque ce séjour serait moins d'une journée.

20—Le rabais de 25 pour cent accordé aux importateurs de quinze mille tonnes et plus de charbon par année, ne devrait pas constituer un privilège exclusif en leur faveur, mais être étendu à tous les importateurs de charbon indistinctement.

50—La taxe d'hôpital de 2 cts prélevée pour la caisse des marins malades, devrait être complètement abolie pour les raisons qu'il existe déjà un service de quarantaine sur le St Laurent, que les marins en général se prévalent peu de l'arrangement qui a été négocié dans leur intérêt avec certains hôpitaux, et que le revenu de cette taxe excède généralement de 75 pour cent les frais qu'il est destiné à couvrir. Cette taxe peut disparaître sans le moindre inconvénient; mais comme elle relève du service des douanes, le conseil espère que la Commission voudra bien l'aider dans toutes les démarches qu'il croira devoir faire pour en obtenir la suppression.

40—Quant aux droits du havre, 5c, le Conseil se contente de recommander à la Commission de les réduire notablement, en lui laissant le soin de fixer cette réduction à un chiffre aussi élevé que le permettra l'équilibre de son budget.

50—La Chambre de Commerce prie respectueusement les Commissaires du havre de faire imprimer et distribuer parmi les armateurs, les capitaines de navires et les chambres de commerce