

APPENDICE No. 6.

Rapport du Sous-Comité auquel a été renvoyée la communication du lieutenant E. Walcott Henderson, des ingénieurs royaux.

CONSEIL DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE QUÉBEC,
QUÉBEC, 12 mai 1847.

Le sous-comité auquel a été renvoyée la communication du lieutenant E. Walcott Henderson, des ingénieurs royaux, fait rapport qu'en conséquence de la manière dont les comptes sont tenus à la Douane et de la nature du commerce qui se fait avec les provinces maritimes, on ne peut constater avec exactitude le montant des importations et des exportations, surtout pour cette partie du commerce que nous faisons avec Gaspé, vu que cet endroit se trouvant dans les limites de la province, ce n'est que par pure forme que l'on exige des certificats d'acquit et d'entrée.

Votre comité prend la liberté de transmettre un état du nombre des départs et des arrivages dans les différents ports mentionnés dans la lettre du lieutenant E. Walcott Henderson, qu'il doit à l'obligeance du percepteur des douanes, et quoiqu'il ne puisse point faire connaître la nature des cargaisons, pour les causes ci-dessus mentionnées, il fera remarquer qu'à l'exception d'un seul vaisseau, qui est parti sur lost, tous les autres avaient des cargaisons. Ceux qui venaient d'Halifax avaient en général des cargaisons précieuses composées des produits des Indes Occidentales, et ceux des autres ports, du poisson et des huiles. Les cargaisons d'exportation consistaient presque exclusivement en fleur et en provisions, etc.

Quant aux ports orientaux du Nouveau-Brunswick, votre comité n'est pas d'opinion que le commerce entre le Canada et cette partie de la province que l'on vient de mentionner, ait augmenté d'une manière bien considérable durant ces quelques années dernières; et quant au commerce qui se fait avec les ports dans la Baie de Fundy, il a le chagrin de dire qu'il est presque éteint, ce que votre comité attribue aux changements qui se sont introduits dans les lois impériales, surtout dans l'acte passé en 1842, généralement appelé l'acte de Gladstone; avant l'adoption de cet acte, toutes les provisions américaines, en passant par les Canadas, jouissaient des privilèges des produits canadiens, et étaient importées comme tels dans nos sœurs-colonies; mais ces changements ont fait cesser toutes les raisons qu'elles avaient de prendre leurs approvisionnements dans ces quartiers, vu la proximité où se trouvent ces ports de ceux de Boston et de New-York, et la modicité du prix des céréales et des provisions sur ces marchés; et l'on en connaît le résultat. Les mêmes observations s'appliquent jusqu'à un certain point à Halifax et aux autres ports dans la Nouvelle-Ecosse, où les marchands, par suite du commerce toujours croissant qu'ils font avec Boston en exportant du charbon, du plâtre, etc., peuvent profiter du retour des vaisseaux et par ce moyen payer des taux de fret moins élevés et choisir le marché le plus avantageux.

Avec Gaspé, notre commerce a toujours augmenté, et votre comité espère avec confiance pouvoir bientôt en dire autant pour les autres colonies, aujourd'hui que nos canaux magnifiques sont terminés; et le printemps de 1848 verra naître un nouveau commerce avec l'ouest et des embarcations contenant de trois à cinq mille barils de fleur se charger dans les lacs Erié, Michigan et Ontario, et apporter leurs cargaisons à nos portes. Il s'en suivra nécessairement une réduction dans le fret; et votre comité ne voit point pourquoi un baril de fleur ou de lard ne peut point se vendre à aussi bon marché à Québec et à Montréal qu'à New-York ou Boston; et si l'on fait disparaître une des raisons qui a fait rechercher les marchés américains, l'autre, savoir: celle de la proximité, disparaîtra aussitôt qu'une communication sera ouverte avec Halifax par la voie du chemin de fer, car nous ne doutons nullement que St. Jean se rattachera à la ligne principale par un embranchement. Parmi les avantages innombrables qui découleraient de la construction d'un chemin de fer, au point de vue politique ou commercial, votre comité mentionnera celui de pouvoir, avec certitude, transporter à un port de mer dans le Nouveau-Brunswick ou la Nouvelle-Ecosse, lorsque la navigation est obstruée par les glaces, cette quantité considérable de farine qui, chaque hiver, reste emmagasinée à Québec ou à Montréal, au grand détr